



Comte de Kerchove de Denterghem.

SOUVENIRS DE GUERRE

D'UN VIEUX CROISEUR

Ce volume a été déposé au ministère de l'intérieur en 1922.



LE CAPITAINE DE FRÉGATE
CHARLES DUMESNIL,
COMMANDANT LE CROISEUR
"LATOUCHE-TRÉVILLE"

CONTRE-AMIRAL DUMESNIL

SOUVENIRS DE GUERRE
D'UN VIEUX CROISEUR

(1914-1915)

Préface du général GOURAUD



PARIS

LIBRAIRIE PLON
PLON-NOURRIT ET Cie, IMPRIMEURS-ÉDITEURS
8, RUE GARANCIÈRE — 6e

Imprimé en France.

Aley, le 10 septembre 1921.

MON CHER AMIRAL,

J'ai lu avec le plus vif intérêt les pages claires et vivantes de votre livre et je vous félicite de les avoir écrites à la gloire de votre « vieux croiseur ».

Sans doute y ai-je trouvé un plaisir particulier puisque le Latouche-Tréville *a navigué sur ces côtes de Syrie où je sers aujourd'hui, et j'ai noté avec émotion l'hommage que vous rendez à la fidélité du Liban et aux vieilles amitiés que la France avait nouées de tout temps en ce pays et qui sont la base même de notre mandat; sans doute aussi parce que vous faites revivre ces durs et glorieux combats des Dardanelles. Je vois encore dans la belle lumière des Détroits, ce jour de bataille du 4 juin, le* Latouche-Tréville *battant de ses canons le terrible ravin de Kerevez-Déré, et entouré des éclatements des obus turcs qui ne manquaient pas tous leur but.*

Mais, ce que j'aime surtout et qui est bien français, ce sont « les forces insoupçonnées et l'influence sur les événements des volontés ardentes »; c'est « l'énergie, le courage, la confiance, la joie même » qui animent votre livre comme elles ont été l'âme du Latouche-Tréville.

Ce sont ces forces qui ont fait marcher et combattre le « Vieux croiseur » aussi bien que des bâtiments modernes, de même que sur les champs de bataille du front elles ont fait vivre et ressusciter tant de régiments après tant de batailles.



LE CROISEUR " LATOUCHE - TRÉVILLE "

AVANT-PROPOS

Cinq ans se sont écoulés et j'ai, seulement aujourd'hui, trouvé le temps de rassembler mes souvenirs et d'écrire, comme je l'avais désiré, les quelques pages sans prétention qui vont suivre.

Pourquoi ai-je cédé à ce désir? Pour rendre hommage à mes compagnons d'armes, tout d'abord. Parce qu'il m'a semblé, ensuite, qu'il serait intéressant pour toute une jeunesse aimant la Marine, cette Marine que la France connaît si peu, de savoir avec quelques détails et accompagnée de quelques anecdotes, la vie menée sur un croiseur par des officiers et des marins durant quinze mois de cette guerre.

Je serais très largement payé de mon travail si, au moment où le déséquilibre général actuel des esprits pousse tant de familles à orienter leurs enfants vers les affaires, l'industrie, le négoce, etc., toutes les situations dans lesquelles on peut espérer « gagner rapidement de l'argent », je réussissais à ramener vers la Marine quelques enfants parmi ceux qui sont attirés vers les aven-

tures par leur tempérament imaginatif et leur amour des voyages et de l'imprévu.

Je ne puis leur souhaiter de voir une guerre, mais je suis convaincu fermement que la renaissance de la France est proche et que nous devrons bientôt montrer le pavillon dans le monde entier. Pour ce jour-là, il nous faudra les officiers et les équipages de la victoire, des jeunes hommes ardents, intelligents, cultivés, qui fassent dire dans toutes les parties du monde que les Français ont eu bien raison de verser leur sang et leur or sans compter pour conserver la race. Et je puis affirmer à tous ceux-là qui auront persisté dans leur vocation qu'ils seront alors payés de leurs peines, car ils connaîtront, en pratiquant le plus beau des métiers, la joie de voir saluer en leurs personnes, dans les contrées les plus reculées, les représentants d'une nation qui, de tradition immémoriale, a fait passer le Droit, la Justice et tous les plus beaux sentiments de l'Humanité, avant ses intérêts.

Ils ne regretteront pas alors d'avoir abordé courageusement et traversé la période de médiocrité, si pénible actuellement, pour tous ceux qui font leur carrière de la vie militaire.

Enfin je dois, pour être tout à fait sincère, dire que ces pages m'ont procuré plus de plaisir à écrire qu'elles ne m'ont coûté d'effort. Le lecteur pensera même probablement qu'un peu plus d'ef-

fort en eût amélioré la forme littéraire ; je crois qu'il se trompe, car le travail ne peut plus à mon âge, hélas ! me donner les qualités d'écrivain qui me manquent.

Ce que j'ai cherché surtout, c'est à rendre l'impression très exacte de la vie que nous avons menée, mes compagnons et moi. Et il n'y a dans ce livre rien qui ne soit l'expression stricte de la vérité et la reproduction aussi fidèle que possible des incidents qui nous sont advenus et des sentiments que j'ai éprouvés.

J'ai supprimé, autant que je l'ai pu, tout ce qui pouvait m'être personnel, mais le lecteur comprendra bien que je ne pouvais, dans maintes circonstances où j'ai joué nécessairement le rôle principal, faire abstraction de ma personnalité. Je n'en ai pas de gêne d'ailleurs et je préfère, pour terminer cet avant-propos, avouer que je nourris le secret espoir de voir quelques-uns des lecteurs, intéressés par ces pages, y trouver l'exemple de ce qu'une foi et une volonté ardentes, jointes à une conviction tenace, peuvent arriver à produire, en groupant, dans un milieu aussi favorable que celui du *Latouche-Tréville*, les courages et les bonnes volontés de tout le personnel, afin d'aboutir à des résultats qui dépassèrent les possibilités du matériel.

SOUVENIRS DE GUERRE D'UN VIEUX CROISEUR

CHAPITRE PREMIER

LA PRISE DE COMMANDEMENT DERNIÈRES SEMAINES DE PAIX

I

DE LA RUE ROYALE A SMYRNE

MINISTÈRE DE LA MARINE

—

Direction militaire
des services de la Flotte.

—

Service du personnel militaire
de la Flotte.

—

Bureau de l'état-major
de la Flotte.

Conformément aux ordres du ministre de la Marine, il est ordonné à M. le capitaine de frégate Dumesnil (C.-H.), nommé au commandement du *Latouche-Tréville*, de cesser ses services à Paris le 1er juin 1914 et de se

rendre à Marseille où il devra arriver le 10 juin 1914, pour prendre passage sur le paquebot quittant ce port le 11 juin 1914.

Paris, le 11 mai 1914.

Le chef du personnel militaire de la Flotte,

FÉRAUD.

Le *Latouche-Tréville* était un vieux croiseur cuirassé qui semblait destiné à terminer son existence dans un port de France comme ponton, ou mieux comme annexe de l'école de canonnage, lorsque des incidents en Orient et la nécessité d'y montrer notre pavillon « pour quelques semaines », le firent armer rapidement au début de 1913. Mais, en marine comme ailleurs, le provisoire dure souvent et en juin 1914 je partais de France pour remplacer le capitaine de frégate Marcotte de Sainte-Marie arrivé au terme réglementaire des dix-huit mois de son commandement. J'en éprouvai un vif plaisir, non seulement à cause de la perspective du séjour sur les côtes de Syrie et dans l'Archipel, mais aussi pour le seul fait de quitter le métier fatigant du ministère et de reprendre la vie saine du service à la mer. Si j'avais soupçonné que la guerre dût éclater six semaines plus tard, j'aurais il est vrai postulé le commandement d'un navire plus moderne, mais j'aurais eu tort, car c'est sur ce vieux bateau que j'ai eu les plus belles satisfactions de ma carrière d'officier.

Je partis effectivement de Marseille le 12 juin, à bord du *Karnak* commandé par le capitaine Cousin, un de mes anciens camarades de lycée, et nous arrivâmes le 16 à Alexandrie. Là, j'appris que le *Latouche-Tréville* avait quitté les côtes de Syrie pour Smyrne en raison des troubles de la région, dirigés contre la population chrétienne; je m'embarquai alors le 17 sur le paquebot *Osmanieh* de la « Khedivial Main Line »; le 20, j'étais à Smyrne, et le dimanche 21 juin 1914, je prenais enfin mon commandement.

Il ne me fallut pas longtemps pour m'apercevoir que j'étais sur un « bon bateau ». Officiers jeunes, gais, vivant en parfaite harmonie; équipage heureux, de bon esprit et d'excellente tenue. Je bénéficiai grandement de cet état de choses, dont tout le mérite revenait à mon prédécesseur, la grande majorité du personnel étant à bord depuis l'armement.

Notre séjour à Smyrne dura du 20 juin au 17 juillet. Malgré la sorte de contrainte qui pesait sur la ville du fait des récents massacres de chrétiens dans la région avoisinante, du côté d'Aivali principalement, et les inquiétudes légitimes de bien des familles de la colonie grecque, ce séjour fut gai et très agréable.

La délégation des six puissances, chargée d'enquêter sur les massacres des chrétiens et sur les pillages de leurs biens, arriva à Smyrne peu après moi. Elle était présidée par M. Ledoulx,

consul de France et premier drogman de notre ambassade à Constantinople, et il entrait dans mes attributions de renforcer son autorité par ma présence et aussi de lui porter éventuellement assistance. En fait, cette commission, destinée à calmer l'émotion publique, était vouée à l'insuccès et mon rôle se borna pratiquement à réinstaller le 3 juillet une famille française, la famille Loir, dans ses propriétés de Dikili.

En dehors de ce rôle « officiel », je fus un commandant très occupé par les cérémonies et réceptions de toutes sortes. J'arrivais en effet à l'époque des distributions de prix et il me fallut « honorer de ma présence » la plupart d'entre elles et recevoir force compliments. J'ai conservé ainsi le souvenir d'une représentation à l'hôpital français, dirigé alors par l'excellente mère de Grancey, connue et aimée de tant de marins, où un drame tiré de l'histoire sainte était donné par une troupe de jeunes filles. Elles faisaient, ma foi, des guerriers délicieux et elles nous débitèrent des vers français de valeur médiocre, mais avec un accent tout à fait drôle et une conviction charmante.

Le second du bord ne manquait jamais de volontaires dans ces occasions, pour composer la délégation obligatoire de marins en uniforme, car ceux-ci étaient toujours accueillis à merveille. Religieux, religieuses, élèves, spectateurs, tout le

monde leur faisait fête et on leur prodiguait les gâteaux et les rafraîchissements. Le matelot est toujours très sensible à ce dernier genre d'arguments, mais l'atmosphère si enthousiaste des congrégations françaises du Levant, où chaque marin comprenait que sa présence était une occasion de fêter vraiment la France, ne pouvait manquer de le conquérir tout entier.

J'avoue bien volontiers, pour ma part, que ce premier séjour à Smyrne et mon contact plus intime avec nos congrégations m'a fait mieux voir la vérité contenue dans la phrase de Gambetta que répétait volontiers notre ancien ambassadeur M. Constans : « L'anticléricalisme n'est pas un article d'exportation. »

Les visites officielles, les messes consulaires, la fête du 14 juillet et aussi les cérémonies funèbres à la mémoire de l'archiduc héritier d'Autriche, assassiné à Serajevo et dont la mort fut le prélude de la Grande Guerre, constituèrent de multiples obligations qui achevèrent de remplir pleinement nos journées, les miennes surtout, et c'est le 17 juillet seulement que je pus appareiller pour ma première tournée dans l'Archipel.

J'avais prévu ma rentrée à Smyrne pour le 4 août mais les événements se chargèrent d'écourter et de modifier ce programme !

II

QUARANTE JOURS DANS L'ARCHIPEL

Nous visitâmes successivement :

Adalia, — où nos alliés futurs, les Italiens, alors en possession du Dodécanèse, s'efforçaient d'étendre leur influence et où leurs missions d'exploration s'étaient déjà rendu compte de la richesse agricole de la région desservie par ce port et de son importance future pour l'exportation des céréales. Il y avait alors quelque chose d'assez amusant dans le mouvement maritime d'Adalia où le petit port, bon tout au plus pour des barcasses, voyait arriver *chaque semaine* et mouiller au large de ses jetées à moitié effondrées : quatre paquebots italiens, deux autrichiens, un anglais et un américain.

Les Autrichiens semblaient déjà céder le pas aux Italiens et s'éloigner vers Alaya. Les uns et les autres continuaient à entretenir dans le pays des missions archéologiques, amplement justifiées par le grand nombre de monuments anciens dont les vestiges importants sont répandus sur tous les points intéressants de cette côte. Mais per-

sonne ne peut empêcher les archéologues d'être des gens intelligents et instruits et de s'intéresser à d'autres sujets que les vieilles pierres. Nous, Français, possédons une école d'Athènes dont l'exclusivisme scientifique, tout à son honneur, est certainement une rareté dans le domaine de l'archéologie internationale.

Makry. — Charmante rade, ville assez coquette bâtie à proximité d'anciens marais et où, disaient nos instructions nautiques, « pas un habitant ne commettrait la folie de passer, même une seule nuit, en été ». Mais nos instructions nautiques ne sont pas toujours d'hier et si les habitants de Makry prennent encore de la quinine en été, il est certain pourtant que la malaria ne fait plus chez eux de ravages sérieux.

L'agent consulaire de France, homme âgé, avait gardé l'ancienne tradition et il habitait la campagne pendant la saison chaude. La France d'ailleurs ne pouvait suffire à absorber tous les instants de ce brave homme, car il n'y avait à Makry qu' « un seul » protégé français. Et pour être sûr que ses intérêts seraient convenablement sauvegardés, ce protégé était devenu drogman de l'agence consulaire dont il gérait pratiquement toutes les affaires. Mais je n'ai pas ouï dire qu'il ait jamais usé de sa situation autrement que pour augmenter notre prestige, car, fournisseur, commerçant, meunier, chef du service des phares,

représentant de deux compagnies italiennes et d'une compagnie autrichienne rivale des précédentes, c'était, on le voit, un homme des plus importants et des plus utiles dans cet heureux pays.

Sarsalah-Dalaman. — Le golfe de Makry renferme dans sa partie nord plusieurs baies saines et très intéressantes. Nous fûmes mouiller pour une journée dans l'une d'elles, la baie de Sarsalah, tout à fait ignorée de nos Instructions et servant de port aux petits navires du khédive d'Égypte, propriétaire des grands terrains d'alluvions qui forment le delta du fleuve Dalaman et d'une partie des collines voisines. Le khédive avait déjà dépensé de très grosses sommes pour assécher le delta et le mettre en culture ; les travaux étaient fort bien dirigés par un ingénieur autrichien et Son Altesse avait une façon assez originale d'occuper une fraction de son armée en l'envoyant travailler là pendant l'été sous la conduite d'officiers. En hiver, les travaux étaient faits par des paysans turcs qui descendaient des montagnes.

Sarsalah pouvait faire un excellent petit port de ravitaillement et de repos pour des sous-marins ; j'eus l'occasion quelques mois plus tard de revenir le visiter avec le *Latouche-Tréville*.

Marmarice, — dont tout l'intérêt réside dans sa belle rade, bien connue des marines de guerre, les escadres pouvant y mouiller en toute saison.

Rhodes. — Rhodes était une des relâches les plus intéressantes de notre tournée. La ville était tout naturellement le lieu de résidence du général italien gouverneur du Dodécanèse, mais nous y avions encore une influence et des intérêts importants, lesquels se trouvaient entre les mains d'un vice-consul actif et intelligent, M. Laffon.

J'étais trop vieux dans la marine pour n'avoir pas visité déjà Rhodes et les établissements des anciens chevaliers. Je pus constater que les nouveaux maîtres de l'île s'étaient préoccupés des monuments archéologiques et qu'ils s'efforçaient non seulement d'en arrêter le délabrement mais encore de les restaurer ; le travail commencé par l'Hospice des Chevaliers, sous la direction du major italien Bojancé, était déjà fort avancé. Quelques esprits chagrins trouveront peut-être que le major a trop restauré (Viollet-le-Duc a bien ses détracteurs), mais, pour ma part, je préfère cela à l'abandon absolu pratiqué sous le régime turc. La restauration de l'Auberge de France, dont notre ambassadeur à Constantinople, M. Bompard, fit, je crois, entièrement les frais, fait bonne figure d'ailleurs à côté de celle de l'Hospice des Chevaliers.

Symi. — Nous stoppâmes quelques heures en quittant Rhodes devant ce curieux petit port de Symi où la population tout entière est composée de plongeurs pratiquant la pêche des

éponges dans l'Archipel et sur les côtes de la Tripolitaine. Le consul de France à Rhodes m'avait accompagné et une foule considérable (la population au complet) massée sur les quais attendait avec curiosité l'arrivée de l'embarcation du navire de guerre français. En guise de démonstration, au moment où nous mettions le pied à terre, toute la marmaille dissimulée entre les jambes des parents se jeta à l'eau en poussant de grands cris. Il y avait là certainement plus d'une centaine d'enfants de quatre à dix ans ; tous nageaient comme des poissons, et tous plongèrent et disparurent sous l'eau où certains d'entre eux restèrent plus d'une minute ! Nous ne pûmes refuser de prendre un « petit café » au cercle de la ville donnant sur l'unique place dominée par la montagne et nous y écoutâmes des compliments et souhaits de bienvenue d'autant plus chauds que leurs auteurs voulaient fronder ainsi l'autorité italienne, celle de l'occupant du pays.

Dans l'espèce, cette autorité était représentée par... un carabinier !

Je n'ai pas besoin de dire que si l'occupant avait été Français, la manifestation eût été dirigée contre la France, à l'arrivée du premier navire étranger. En dehors de Rhodes, où il existe une colonie turque assez importante, et de Kos, la population de toutes les îles du Dodécanèse est en effet presque entièrement d'origine grecque et naturellement xénophobe.

Kiuluk. — Ce petit port avait une certaine importance du fait d'un trafic de minerai pour le compte d'une société autrichienne.

On se rend en quelques heures de Kiuluk à Milasa par une route assez médiocre.

Milasa est une ville tout à fait turque qui a le mérite de posséder un monument dont l'architecture rappelle, paraît-il, le mausolée d'Halicarnasse, encore que les dimensions en soient très réduites. Je ne manquai point d'aller le visiter avec quelques officiers et toutes les beautés nous en furent détaillées par un charmant garçon, M. Paris, élève de l'école d'Athènes en tournée; mais nous nous sommes demandé pendant longtemps, mes officiers et moi, comment cette visite allongée par les explications de notre cicérone convaincu n'avait valu de coups de soleil à aucun d'entre nous. Milasa, au mois de juillet, est un des pays les plus chauds que je connaisse!

Fort heureusement, le Turc, à l'encontre du Grec, a conservé l'amour des petits jardins ombragés de verdure et des fontaines rafraîchissantes, et le déjeuner que nous fîmes après cette visite nous remit pleinement en état d'affronter la route du retour.

Kos. — La France n'a pas d'intérêts particuliers à Kos, mais l'île présente deux curiosités :

Un platane gigantesque planté par Hippocrate et dont les rameaux supportés par des colonnes

de marbre couvrent toute une place de la ville.

Un banc de sable qui prolonge la pointe nord-est et que les jeunes navigateurs feront bien de toujours contourner à bonne distance.

Boudroum. — Boudroum offre aux visiteurs une citadelle des plus intéressantes construite par les chevaliers de Rhodes et, en grande partie dit-on, avec les ruines du mausolée d'Halicarnasse. Cette citadelle servait de prison et pouvait contenir facilement 1 500 à 2 000 prisonniers. Le prisonnier turc est logé et le gouvernement lui alloue en outre généreusement... du pain et de l'eau ; à lui de s'offrir le couchage et les extras de nourriture, s'il le peut et s'il le désire. Malgré ce régime spartiate et une garde très débonnaire, les évasions, me disait le gouverneur, sont excessivement rares. Le Turc est fataliste et, lorsqu'il est pris, il se résigne à son sort avec la plus grande philosophie, quelle que soit la durée prévue pour son emprisonnement.

Leros. — Port-Laki, dans l'île de Leros, est un mouillage excellent et une sorte d'oasis où les familles des riches Grecs d'Égypte avaient leur maison de campagne et venaient passer l'été.

Nous eûmes là, un certain temps pendant la guerre, un centre de stationnement de patrouilleurs.

En quittant Leros pour Santorin, le télégramme

officiel que j'avais envoyé à Paris fut présenté au ministère sous la forme suivante :

L'Éros *Latouche-Tréville* venant de Kos et Boudroum, mouillera Santorin le 27 courant.

Ce télégramme eut, paraît-il, un vif succès et provoqua la gaieté de tous mes amis du cabinet du ministre que j'avais quitté quelques semaines plus tôt. C'était immérité, hélas ! Assurément, le *Latouche-Tréville*, à part son commandant, renfermait assez d'éléments jeunes pour se placer sous l'égide du dieu de l'Amour, mais les îles de l'Archipel que nous avions fréquentées depuis notre départ de Smyrne vivent sur une réputation que rien ne peut plus légitimer. En Grèce comme ailleurs, les charmantes déesses et les prêtresses d'amour ont cessé d'aimer la campagne et la solitude ; l'attrait de la capitale leur a fait déserter les îles.

SANTORIN. — Santorin est bien certainement l'île la plus curieuse de l'Archipel. Cet ancien volcan, dont il ne reste que le sommet et dont la mer, pénétrant par les fractures de la couronne, a éteint le cratère, offre un aspect d'un caractère unique. Les îlots du centre, de formation relativement récente, sont des produits d'éruption et, au moment de leur projection, on se représente quel spectacle grandiose dut offrir la mer, bouillante et agitée comme une gigantesque chaudière,

Les bords intérieurs du cratère sont très élevés et à pic ; on les gravit par des escaliers aujourd'hui presque confortables, mais qui étaient, il y a quelques années, si glissants que seuls les indigènes et les ânes ou les mulets pouvaient les monter ou les descendre. Lorsque le visiteur est arrivé au sommet de la falaise, il aperçoit les villages de l'île, tous assez riches, et les vignes splendides qui s'étalent sur la partie extérieure du cône descendant en pente douce vers la mer.

Les vignes, plantées sur un terrain volcanique très fertile et dont les grappes mûrissent sous un soleil de feu, produisent en abondance le vin généreux qui constitue la principale richesse de l'île. Ce vin, vendangé et conservé sur la hauteur, est descendu par les procédés les plus primitifs, c'est-à-dire dans des outres en peau de bouc et à dos d'âne, jusqu'au bas des falaises. Là le rocher a été creusé pour former des quais auxquels les petits voiliers accostent directement, car la falaise continue à descendre à pic dans la mer jusqu'à une grande profondeur. C'est sur ces quais que l'on dépose les barriques pour les remplir, c'est là également que l'on débarque toutes les marchandises et tous les produits qu'il faut ensuite monter aux villages à dos d'animal.

On voit que les procédés modernes et rapides de manutention ne sont pas encore pratiqués dans l'île.

A part le vin, Santorin n'exporte guère que la

pouzzolane. Celle-ci forme en grande partie les falaises, qu'il suffit ainsi de gratter en quelque sorte pour la faire tomber dans les cales des navires. On pourra en exporter beaucoup encore avant que l'île ne diminue sensiblement de grosseur, mais le revenu est minime car le prix reste peu élevé.

C'est sur cette curieuse île de Santorin, au village de Thera, la capitale, que les pères lazaristes occupent depuis plus d'un siècle un établissement fondé par les jésuites. Ils cultivent les vignes qui leur appartiennent et avec lesquelles ils font de très bon vin... et ils tiennent aussi une école de garçons réputée pour l'excellence de son enseignement. Les garçons étaient en vacances, ce que les lazaristes déplorèrent pour l'honneur de leur établissement ; mais il en résulta alors que les bons pères se consacrèrent entièrement à la visite de leur maison et de leurs caves, et qu'ils nous firent déguster tous leurs vins jusqu'aux années les plus reculées. Est-ce à cela qu'il faut attribuer l'absence de vertige à la descente des escaliers sur le dos de nos mules, encore que celles-ci comme toutes leurs congénères aient la fâcheuse habitude de se tenir constamment dans l'endroit le plus périlleux? Je ne saurais l'affirmer, mais je puis dire que nous soutînmes l'offensive des lazaristes avec beaucoup de vaillance.

Je rappelle volontiers ce souvenir, car j'utilisai

quelques années plus tard les crus de Santorin avec un grand succès. Le hasard m'ayant conduit à passer la dernière année de la guerre à Milo, comme chef des patrouilles de la mer Égée, j'eus à me préoccuper du ravitaillement en vin, car le produit qu'on nous envoyait sous ce nom n'avait avec le vrai « pinard » que de lointains rapports. Je renouai alors mes relations avec les pères et, pendant une année, je fis pratiquement le trust du vin de Santorin, au grand profit de mes patrouilleurs qui y puisèrent un réconfort très nécessaire en maintes circonstances de leur dur métier. Je suis certain que beaucoup s'en rappelleront longtemps.

Mais, pour revenir à mes souvenirs d'avant-guerre, je n'ai peut-être pas besoin de trop affirmer que les promenades et les dégustations de vins ne constituaient pas toutes mes occupations au cours de cette tournée dans l'Archipel et que je me consacrais encore plus volontiers à la visite de nos très nombreux établissements religieux dont l'enseignement a contribué si grandement à diffuser notre langue et à accroître notre influence en faisant aimer la France.

A Santorin, j'avais vu aussi les filles de la Charité qui ont une école et un hôpital et rendu visite également à l'évêque catholique, Mgr Camilleri, un prélat excellent et très français de cœur. Le 27 juillet, nous avions reçu dans l'après-midi de nombreux visiteurs à bord du *Latouche*

Tréville et fait nos adieux à tout le monde, car nous partions le lendemain de bonne heure pour Delos. M. Paris, qui avait été mon hôte depuis l'excursion de Milasa, avait organisé la traditionnelle visite de l'île sous le patronage de l'école d'Athènes et nous avions convenu que le paiement de sa traversée consisterait en une grande conférence faite sur place à Delos pour tous les membres profanes du bord.

Mais nos projets allaient être modifiés !

En effet, cette même nuit, vers une heure du matin, on m'apportait un télégramme chiffré du ministère, m'ordonnant de me rendre à Syra et d'y charbonner immédiatement. Malgré l'isolement du reste du monde où nous vivions depuis plusieurs jours, nous avions intercepté plusieurs « sans fil » et nous savions que la situation politique était tendue ; je compris donc immédiatement que des choses graves allaient sans doute se produire et à 3 heures et demie du matin, nous nous mettions en route, anxieux des nouvelles qui pouvaient nous attendre à Syra.

Delos. — Delos est sur la route de Syra. Contournant l'île par le nord, je mis le nez du bâtiment devant toutes les richesses archéologiques provenant des fouilles de l'école d'Athènes et je stoppai pour débarquer M. Paris. Du haut de la passerelle, nous pouvions contempler la série des temples en partie reconstitués et leurs innom-

brables pierres déjà chauffées par un soleil implacable. A cet aspect et au souvenir de Milasa, la perte forcée de cette visite à Delos nous apparut, faut-il l'avouer à notre honte, comme moins regrettable.

Cependant, la barque de l'île avait accosté le bord et M. Paris poussait déjà. Je mis aussitôt en route sur Syra et nous échangeâmes avec des signes de main les derniers adieux. Je ne devais plus revoir ce charmant et intelligent garçon qui fut malheureusement tué dès le début de la guerre.

Syra, 28 *juillet* (11 *h.* 30). — Tout le monde est un peu émotionné, mais je sens que le ravitaillement sera rapide malgré la fatigue résultant de cette tournée rapide et par de fortes températures. Chacun s'emploie en effet et les fournisseurs sont forcés de sortir de leur nonchalance habituelle. Le charbon et les vivres seront là dans le délai minimum et tout sera prêt dans le même temps qu'il nous faut pour les visites de machines indispensables. Le vaguemestre revient de la poste, mais on ne lui a remis aucun télégramme pour nous ; je le renvoie pour insister, mais toujours rien. A 7 heures du soir, je puis fixer le temps qui nous sera encore nécessaire pour nos travaux et notre ravitaillement et je câble à Paris que nous serons prêts à appareiller à partir de 4 heures du soir le lendemain 29 juillet ;

il ne me reste plus qu'à attendre des ordres.

Les feuilles locales ne donnent pas de renseignements intéressants et parlent même peu de la tension politique.

Le consul de France ne sait rien.

29 *juillet* (2 *heures du soir*). — Tout a marché admirablement, les visites de machines sont terminées, les vivres et approvisionnements sont à bord et à 3 heures du soir nous aurons terminé l'embarquement de nos 500 tonnes de charbon.

C'est un record par cette chaleur et dans ce four qu'est le port de Syra au mois de juillet, mais j'en verrai bien d'autres. J'ai déjà apprécié l'état-major et l'équipage du *Latouche-Tréville*, mais ils me réservent encore des surprises.

J'envoie de nouveau le vaguemestre au télégraphe.

2 *heures et demie*. — Le vaguemestre rapporte enfin trois télégrammes chiffrés, l'un d'eux était là depuis hier. Comme l'adresse portait Santorin (où il n'avait d'ailleurs pas été retransmis), l'employé ne s'était pas donné la peine de le rechercher, malgré l'insistance du vaguemestre. Je ne crois pas à de la mauvaise volonté mais plutôt à de l'indolence... il fait si chaud en ce moment dans les bureaux...

Les trois télégrammes chiffrés nous enjoignaient de rallier Bizerte immédiatement.

3 *heures*. — Les fournisseurs sont payés et nous

levons l'ancre, gagnant ainsi une heure sur mes prévisions.

En route sur Bizerte !

Bizerte, le 1er août 1914.

N° 24.
Rapport de mer de Syra à Bizerte.

Le capitaine de frégate DUMESNIL,
commandant le croiseur cuirassé *Latouche-Tréville*,
à Monsieur le ministre de la Marine.

Grâce à l'entrain de l'équipage, fatigué cependant par une navigation de douze jours très intensive et extrêmement chaude et grâce au zèle de mes officiers, nous avons pu quitter Syra à 3 heures du soir le 28 juillet, après avoir embarqué 500 tonnes de charbon et complété l'eau, l'huile et les vivres.

Dans l'ignorance de la situation politique exacte, je me suis arrangé pour passer de nuit près des côtes étrangères ou de jour hors de vue.

Le temps a été constamment beau. La marche a été légèrement contrariée par une petite brise de la région nord-ouest et une assez forte dérive.

Il n'y a eu aucun incident de navigation et à 8 heures du soir, le 1er août, nous mouillions devant l'entrée de la darse de Sidi-Abdallah.

Informé de la mobilisation, j'ai pris immédiatement, d'accord avec M. le vice-amiral préfet maritime, toutes les mesures pour que le bâtiment, qui est entièrement prêt, puisse accomplir toute mission dans les meilleures conditions possibles, dès qu'il en recevra l'ordre.

Signé : DUMESNIL.

***

Je me suis peut-être étendu un peu longuement sur cette première partie d'avant-guerre ; le lec-

teur voudra bien m'en excuser. La prise de possession de son navire est inséparable, chez un commandant, d'une période d'enthousiasme et d'entrain ; cette période, dans les circonstances où je me trouvais, a laissé chez moi de très vifs souvenirs et je n'ai pas résisté au plaisir d'écrire, après tant d'autres, sur cette navigation dans l'Archipel si pleine d'attraits pour les marins.

Mon commandement de « temps de paix » dura exactement quarante jours, dont dix-huit à la mer. La rapide tournée de quatorze jours que je viens de raconter surtout par son côté tourisme, tous ceux qui ont navigué comprendront bien qu'elle représentait, au mois de juillet, dans l'Archipel et sur un bâtiment aussi mauvais comme habitabilité que le *Latouche-Tréville*, un effort sérieux pour tout le monde, officiers et équipage. Beaucoup d'appareillages et de mouillages, des exercices, des tirs, de la navigation de nuit... et des promenades de jour sur des îles où la végétation est rare et le soleil brûlant, tout cela permet à un commandant de voir comment le personnel est entraîné et comment il accepte la fatigue. Je me suis souvent félicité d'avoir débuté par cette épreuve, car c'est elle qui m'a donné pleine confiance pour la suite dans mon état-major et dans mon équipage. J'étais déjà trop ancien dans la marine pour ne pas savoir que sur un vieux bateau comme celui-là, tant valait le personnel tant vaudrait le matériel. Ras-

suré sur la qualité du premier, je n'avais plus d'inquiétudes sérieuses sur le second. Et il n'en fallait pas moins pour me tranquilliser, car si je pouvais, par exemple, faire nettoyer rapidement notre carène sale, il m'était difficile, par contre, de refondre aussi vite les deux groupes de chaudières en mauvais état ou même de songer à effectuer de multiples petits travaux qui nous auraient été utiles, à moins de consentir à une indisponibilité que je ne voulais envisager à aucun prix dans les circonstances si graves qui venaient de surgir.

CHAPITRE II

LES PREMIÈRES SEMAINES DE GUERRE

I

A BIZERTE

Il est bien difficile de se représenter, après ces années écoulées, les sentiments éprouvés au début de la guerre. La lecture des divers documents conservés et les efforts de mémoire sont insuffisants pour évoquer le souvenir précis de l'état de fièvre joyeuse dans lequel on vivait et dans lequel on sentait vivre son entourage. Bien des choses me reviennent pourtant depuis que j'ai résolu d'écrire ces pages et je me souviens de ma satisfaction d'alors à me sentir l'esprit clair et l'énergie intacte au moment où, la mobilisation générale décrétée, il devenait certain que j'aurais à faire la guerre comme commandant de bâtiment. Comme dans toutes les grandes circonstances traversées au cours de ma vie, je sentais ma lucidité et mon sang-froid accrus ; je n'avais

à coup sûr aucune décision grave à prendre au moment même et mon rôle se bornait à ordonner et à surveiller l'exécution des mesures de mobilisation, mais dans ce simple rôle ma mémoire se retrouvait sûre et sans défaillance pour prescrire les ordres destinés à hâter notre complète disponibilité. Je voyais aussi que ces ordres seraient parfaitement compris et exécutés et la perspective de cette besogne courante de métier, bien prescrite et bien accomplie dans de semblables circonstances, me remplissait de joie.

Tout se passa sans accroc. Nous reçûmes, le soir de notre arrivée, l'avis de la mobilisation générale à compter du lendemain 2 août et je retrouve dans mon journal, à la date du 3 août, la note suivante :

> Entre 8 heures du matin le 2 août et 3 heures de l'après-midi le 3, le bâtiment a pu, *par ses propres moyens*, se caréner complètement, embarquer 250 tonnes de charbon, cinquante jours de vivres, le matériel et les munitions nécessaires, six mois de matières consommables et enfin débarquer tout le matériel inutile. A 3 heures, toutes les dispositions de mobilisation sont terminées.

L'état-major du *Latouche-Tréville* comprenait :

Lieutenant de vaisseau : THOUROUDE (F.-E.), officier en second.

Enseignes de vaisseau : LE MOALIGOU (R.-E.).

— — URVOY DE PORTZAMPARE (Y.-F.-C.-A.-M.).

— — LUCAS (C.-P.-H.).

— — AUBERT (M.-L.-A.).

Enseignes de vaisseau : BARD (F.-M.-A.).
— — LE BRETON (F.-C.-C.-H.).
Mécanicien principal de 1re classe : LESCAILLE (R.).
— — de 2e classe : LAGANE (A.).
— — — — VENAUD (J.).
— — — — VIVIER (A.).
Docteur PLAZY (L.), médecin de première classe, médecin-major.
Commissaire de deuxième classe : DE KERNAFLEN DE KERGOS (F.-M.-J.).

Presque tous ces officiers, je l'ai déjà dit, étaient à bord depuis dix-huit mois ; deux ou trois seulement étaient embarqués depuis moins d'une année ; seul Thouroude était nouveau venu. Il embarqua le 3 août 1914 et sa désignation fut pour moi une bonne surprise, car nous avions fait ensemble l'école de canonnage et je connaissais les grandes qualités de cet excellent officier ; je fus par la suite bien souvent à même de les mieux apprécier.

Le 3 août, à 5 heures du soir, nous mouillions à la baie Ponty où se trouvait déjà le *Bruix*, commandé par le capitaine de vaisseau Tirard ; l'*Amiral-Charner*, commandé par le capitaine de frégate Causse, un de mes plus vieux amis, nous rejoignit une heure plus tard. Ainsi se trouvait constituée une division « homogène » de croiseurs cuirassés dont la valeur était, hélas ! bien faible mais où régnait, certes, le plus bel esprit militaire. Et les services rendus, au cours de la guerre,

par ces vieux navires peuvent être mis avantageusement en parallèle avec ceux de beaucoup de bâtiments plus modernes.

4 *août* 1914 (4 *heures du matin*). — Une communication de la préfecture maritime nous fait connaître que la guerre est déclarée entre la France et l'Allemagne.

5 *h.* 55 (par T. S. F.).— Bizerte à *Courbet :* Je vous informe que Bône a été attaqué ce matin par croiseur allemand.
7 *heures*. — Philippeville attaqué signale que le croiseur allemand fait route à toute vitesse dans l'ouest.

Telles furent pour nous les premières manifestations de la guerre sur mer.

A 7 h. 15, notre chef de division, le *Bruix*, signalait à bras :

Allumez toutes les chaudières et prévenez quand vous serez prêts à appareiller.

A 7 h. 40, nos seize chaudières étaient à trente minutes de pression, par un phénomène de rapidité que je ne me charge pas d'expliquer. Allions-nous avoir l'honneur de nous placer sur la route du *Gœben?* Aucune hypothèse ne nous semblait alors impossible dans cet ordre d'idées, mais celle-ci ne se réalisa pas. Nous n'aurions couru d'ailleurs aucun danger, car on sait que le *Gœben* préféra la route du large.

Mon premier ordre du jour. — J'ai toujours aimé à maintenir le contact avec les équipages

placés sous mon commandement, par la voie de l'ordre du jour. Le marin français, comme tous nos compatriotes, est sensible aux idées élevées et il se rend fort bien compte de la sincérité de celles qui lui sont présentées ; il subit alors leur influence sans exiger qu'elles lui soient présentées sous une forme bien remarquable au point de vue littéraire. C'est sans doute grâce à cela que le journal du *Latouche-Tréville* du 4 août renferme la phrase suivante :

7 heures du soir. — Un ordre du jour du commandant est lu à l'équipage qui acclame la France.

Voici ce premier ordre dont je n'avais pas ciselé longuement les phrases mais qui ne contenait rien que je n'aie pensé et senti profondément.

ÉQUIPAGE !

Malgré notre bon droit, malgré notre loyauté et nos efforts pour conserver la paix, la guerre est déclarée entre la France et l'Allemagne.

C'est la vie de notre pays qui va se disputer.

Ou la France sera victorieuse ou elle disparaîtra et devra subir le joug odieux de la plus brutale des nations.

Vaincre ou mourir doit donc être la devise de tous les Français.

Ayons une pensée vers nos familles et vers ceux que nous aimons, mais songeons que l'Honneur, pour un marin français, vaut plus que la vie.

Songeons à nos frères de l'armée et aux familles qui, à la frontière de l'Est, vont subir le premier choc des armées et souhaitons pouvoir, nous aussi, servir la France.

Quelle que soit la mission confiée au *Latouche-Tréville*, j'ai pu suffisamment apprécier depuis quelques jours le

cœur de mon équipage pour savoir qu'il nous aidera de tout ce cœur, mes officiers et moi, dans l'accomplissement de cette mission.

Sachez de votre côté que, si grave et si désespérée que puisse être un jour notre situation, jamais votre commandant ne fera l'injure à son équipage de croire qu'il puisse amener son pavillon.

Mais il est un rôle plus obscur et plus pénible que nous pouvons avoir à remplir. C'est celui qui consiste à rester sur le pied de guerre et à ne ménager ni ses veilles ni ses fatigues, sans avoir la joie de combattre. Pour ce rôle-là autant que pour l'autre, Équipage, je compte pleinement sur votre abnégation et sur votre dévouement de tous les instants.

Vive la France !

Vive la République !

Signé : DUMESNIL.

Le présent ordre sera lu à l'équipage et restera affiché dans les batteries jusqu'à nouvel ordre.

Je ne prévoyais pas, certes, en écrivant ces lignes, la fatigue des longs mois de croisière par lesquels nous allions débuter. Mais pour cette période ingrate, j'avais bien raison de compter à l'avance sur mon équipage.

II

CROISIÈRES SUR LES CÔTES MAROCAINES

C'est le 7 août seulement que nos trois croiseurs reçurent l'ordre de faire route sur Casablanca et d'y relever le *Cornwall* chargé de la protection des convois entre Casablanca et Gibraltar.

Le 5, nous avions eu l'avis officiel de la déclaration de guerre de l'Angleterre à l'Allemagne, nouvelle escomptée mais dont la confirmation fut accueillie avec la satisfaction dont on se souvient. Les T. S. F. nous tinrent aussi au courant des pérégrinations du *Gœben* et du *Breslau* qui se terminèrent si malencontreusement par l'entrée de ces deux bâtiments dans les Dardanelles.

Le séjour à Bizerte fut employé à parfaire les dispositions intérieures prises à la mobilisation. Celles-ci comportaient le débarquement d'une assez grande quantité de matériel, mais cette quantité fut réduite au strict minimum afin de ne pas trop réduire le maigre confort intérieur d'un bâtiment déjà peu habitable et de prévoir le cas où la guerre se prolongerait longtemps. Bien

nous prit de ne pas avoir envisagé des combats imminents et d'avoir pensé aux longues croisières à la mer ; lorsque, beaucoup plus tard, les combats eurent leur tour, ce fut, d'ailleurs, sans inconvénients sérieux pour le matériel ainsi conservé.

J'ai vu par la suite bien des grands bâtiments regretter de n'avoir pas suivi notre exemple.

Le 7 août, à 22 h. 30, le *Bruix*, l'*Amiral-Charner* et le *Latouche-Tréville* faisaient route en ligne de file à 12 nœuds, tous feux éteints, sur Gibraltar. Nous commencions la série des longs séjours à la mer avec, pour aliment principal de l'esprit, les T. S. F. interceptés et les communiqués de la station du Poldhu.

Le 11 au matin, nous mouillions avec le *Bruix* à Casablanca, l'*Amiral-Charner* étant resté au passage à Gibraltar pour y charbonner.

Le général Lyautey, ayant entrepris d'envoyer en France toutes les bonnes troupes marocaines en ne conservant que celles indispensables et en utilisant des territoriaux partout où faire se pourrait, notre rôle allait consister à escorter jusqu'à Gibraltar les paquebots transportant ces troupes afin de leur éviter toute rencontre fâcheuse avec les croiseurs allemands en promenade dans l'Atlantique.

Le premier convoi, celui de l'*Iméréthie*, m'échut le soir même de l'arrivée. Nous laissâmes le paquebot le lendemain matin à l'entrée du détroit et avant notre séparation, j'envoyai nos vœux au

général commandant les troupes. La réponse arriva aussitôt :

Le général, très touché du témoignage affectueux du croiseur *Latouche-Tréville*, remercie le commandant, les officiers et l'équipage. Grâce au courage de notre vaillante marine, la division arrivera sûrement à bon port et prendra part à la bataille qui libérera la France et l'humanité du joug odieux de l'Allemagne !

Cette réponse circula aussitôt parmi l'équipage rassemblé sur le pont pour voir s'éloigner l'*Iméréthie*, et on sentit que ce général avait bonne presse. C'est un plaisir de peiner devant les feux et de veiller une partie de sa nuit pour escorter des camarades qui vont si gaiement vers le Boche.

Combien de ces camarades de notre première escorte, officiers et soldats, sont tombés sur les champs de bataille avant d'avoir vu luire le soleil de la victoire, mais la division est arrivée à bon port et, reconstituée plusieurs fois après de lourdes pertes, elle a bien, suivant les paroles du général, contribué à « libérer la France et l'humanité du joug odieux de l'Allemagne ».

A Gibraltar où nous fûmes charbonner le jour même, le vice-amiral Brock, commandant en chef, m'annonça qu'il avait capté un T. S. F. de sir Edward Grey à l'ambassadeur d'Angleterre à Vienne pour le charger de transmettre au gouvernement autrichien la déclaration de guerre de la France, motivée par la présence de nombreux contingents autrichiens à la frontière d'Alsace.

A 3 heures du soir, le 13, nous repartîmes pour Casablanca avec notre plein d'eau et de charbon.

Ce fut notre première visite à ce port de Gibraltar où se firent tous nos ravitaillements pendant notre séjour dans l'Atlantique, et c'est un endroit de repos qui devint vite sympathique à tout le personnel du bord.

Au cours de ces premiers mois de guerre, on faisait son service avec une ardeur extrême et on donnait un effort un peu supérieur à sa résistance physique. Les rôles de veille avaient été établis en effet pour des manœuvres de durée limitée, et lorsque la veille ne fut plus faite « pour rire » et que les manœuvres n'eurent plus de terme prévu, ces rôles ne correspondirent plus à la réalité. Je dus prendre rapidement des mesures pour ménager un équipage sur lequel la campagne de Syrie avait déjà produit ses effets et qui, dans cette fièvre du début, ne se serait jamais plaint. J'étais heureusement secondé par notre excellent médecin-major, le docteur Plazy, qui ne me laissait rien ignorer de l'état général du bord, dont il suivait pas à pas les modifications, et c'est bien grâce à ses conseils que l'hygiène fut toujours parfaite. Mais, malgré toutes les mesures prises, la vie restait fatigante, pour les officiers principalement, et lorsque nous nous sentions à l'abri derrière les barrages de Gibraltar, la première nuit de notre arrivée, chacun gagnait

rapidement sa couchette ou son hamac avec une satisfaction non déguisée.

Le 16 août, c'est avec le paquebot *Martinique* transportant en France 1 100 hommes de troupes marocaines du tabor de Rabat que nous échangions nos vœux.

Latouche-Tréville à Martinique.

Dites au commandant des troupes les vœux profonds que nous formons, mon équipage, mes officiers et moi, pour lui et ses officiers ainsi que pour les vaillantes troupes marocaines qu'ils vont conduire à la victoire. Ces vœux les accompagneront à la frontière.

Martinique à Latouche-Tréville.

Le commandant du 5e bataillon de tirailleurs marocains, ses officiers et son bataillon entier vous remercient de tout cœur. Ils forment également des vœux pour ceux sous la protection desquels leur voyage a commencé vers la gloire et la victoire. — In cha'llah !

Comme les troupes de l'*Iméréthie*, le 5e bataillon de tirailleurs marocains eut toutes les sympathies de l'équipage du *Latouche-Tréville*, qui se traduisirent par des acclamations prolongées lorsque nous défilâmes à contre-bord de la *Martinique*.

On jugera sans doute le récit de ces petites manifestations d'un faible intérêt, surtout si l'on envisage l'importance des événements maritimes qui se sont déroulés au cours de cette guerre. J'ai

cru cependant devoir les relater pour montrer ce qu'était la vie courante d'un bâtiment de croisière et parce que ce sont des petits faits de ce genre qui créaient une heureuse diversion à la monotonie de la vie du bord, si difficile parfois à supporter dans les circonstances angoissantes des premières semaines de la guerre.

Ces diversions étaient indispensables. Un commandant reçoit des confidences et j'ai connu bien des officiers et marins qui supportaient mal la vie de croisière au moment où la France semblait menacée et où les deuils commençaient à se multiplier ; combien auraient voulu pouvoir prendre un fusil et se battre côte à côte avec leurs camarades de l'armée, qu'il m'a fallu convaincre du mérite de notre métier ingrat, souvent fatigant et dangereux aussi.

Les croiseurs allemands auraient pu venir dans nos parages et les émissions de T. S. F. nous firent croire plusieurs fois à leur présence rapprochée ; mais ils ne tentèrent jamais de s'opposer à ce rapatriement des troupes marocaines dont ils ignorèrent peut-être l'importance. Et pourtant la rade de Casablanca resta plus d'une fois sans protection ; quelques coups de canon eussent alors suffi pour couler plusieurs paquebots et compliquer nos affaires, plus encore par la répercussion d'un tel acte de guerre sur les populations indigènes que du fait de la perte des navires eux-mêmes.

Premier voyage a Dakar. — Le 16 août, à Tanger où nous venions de nous ravitailler en vivres, arriva un télégramme du ministère :

Envoyez immédiatement *Latouche-Tréville* chercher paquebot *Gascogne* à Dakar et le convoyer jusqu'à Casablanca. *Latouche-Tréville* restera à Dakar le temps strictement nécessaire pour charbonner.

A 4 heures du soir, nous faisions route, enchantés de cet imprévu. La vitesse réglée à 13 nœuds, notre officier mécanicien en chef, Lescaille, restait souriant. Je l'avais connu, six semaines auparavant, préoccupé lorsque nous dépassions 11 nœuds et depuis lors nos machines et nos chaudières n'avaient pourtant guère eu de repos, mais la confiance dans notre étoile avait gagné tout le monde et l'estime pour le vieux *Latouche*, qui faisait bonne figure de navire moderne, croissait chaque jour parmi le personnel du bord.

17 *août*. — La traversée s'annonce comme devant être superbe. Nous naviguons avec une seule carte de la côte d'Afrique bien peu détaillée et manquant d'exactitude, mais notre antique sondeur Thomson nous rend de précieux services.

Le 18, à 14 heures, nous captons un T. S. F. en anglais :

La Negra South Teneriffe, prenez garde à un croiseur auxiliaire allemand, le *Kaiser-Wilhelm-der-Grosse*, qui croise dans vos parages. — Consul.

Et chacun fait la réflexion que malgré la vitesse de notre vieux croiseur, qui nous paraît splen-

dide, il y a peu de chances que nous soyons jamais à même d'engager le combat avec le grand paquebot allemand.

Le 20 août, nous approchons du terme de notre voyage et j'envoie un long T. S. F. en clair à Marine Dakar pour demander à recevoir, dès notre arrivée, les approvisionnements « les plus divers », du charbon naturellement mais aussi de la farine, du café, du sucre, des fayots, etc., etc.

Le ministre a télégraphié que nous ne devions rester que le temps strictement nécessaire, nous sommes en guerre et les ordres doivent être exécutés à la lettre.

A 7 heures du matin, le 21, nous sommes amarrés sur un coffre dans le port de Dakar et mes souvenirs de midship de deuxième classe ne me rappellent guère la belle ville que j'ai devant les yeux. Il y a quelque chose de changé depuis vingt-sept ans !

Mais voici qui va me rappeler cependant le temps jadis, lorsque nous croisions sur le navire-école, l'*Iphigénie*, entre Dakar et la Praya, Dakar nous étant interdit à cause de la peste et les Antilles à cause de la fièvre jaune. Mon camarade Faure, commandant la marine, me signale en effet que la situation sanitaire à terre est très mauvaise par suite d'une épidémie grave de peste pneumonique et bubonique frappant les blancs comme les noirs. Il faudra donc consigner tout le monde à bord malgré la chaleur étouffante qu'on aimerait à fuir un peu dans la soirée.

Je pourrai heureusement, paraît-il, éviter en partie la fatigue du charbonnage à mon équipage grâce au concours de 50 laptots qui, m'affirme-t-on, ont subi une triple vaccination et sont indemnes de la peste. Ils n'avaient pas, hélas ! été vaccinés contre la paresse et, leur inexpérience s'y ajoutant, obligea nos soutiers à prêter aux opérations d'embarquement du charbon un très large concours.

C'est à Dakar que je fis la connaissance du gouverneur de l'Afrique Occidentale, le si sympathique M. Merlaud-Ponty, dont la mort survenue au cours de la guerre fut une grande perte pour le pays.

Le 22, à 4 h. 30 du soir, nous repartions pour Casablanca escortant trois navires. Toutes les troupes que nous étions chargés d'escorter n'ayant pu prendre place sur la *Gascogne*, le surplus avait été embarqué à bord du *Sallandrouze-de-Lamornaix*, et l'*Aquitaine*, allant à Ténériffe, m'avait demandé à profiter également de la protection du convoi.

Au moment du départ, M. Ponty m'envoya le texte d'un télégramme qu'il adressait à Paris :

A toutes fins utiles, consul général Angleterre me signale qu'il vient de recevoir information qu'il existe un danger entre latitude 24° 40′ nord et longitude 17° 14′ ouest.

Les quatre bâtiments en route, nous cherchâmes, mes officiers et moi, où pouvait bien

exister ce danger. « Entre » devait évidemment être remplacé par les mots « par » ou « par environ », mais sur notre unique carte le danger se trouvait alors dans les terres, au voisinage toutefois du Rio del Oro.

Les circonstances de la navigation et un temps bouché ne me permirent pas d'ailleurs d'apercevoir la côte dans ces parages et je ne fus pas tenté de me rendre compte de quelle nature pouvait être le danger signalé et s'il existait un rapport entre lui et le *Kaiser-Wilhelm-der-Grosse*. Mon convoi arriva à bon port et l'*Aquitaine* put gagner Ténériffe sans encombre.

Quelques jours plus tard, j'appris que le petit croiseur *Highflyer*, qui croisait sur la côte d'Afrique, avait, au mouillage du Rio del Oro, surpris le *Kaiser-Wilhelm-der-Grosse*, occupé à se ravitailler, avec un charbonnier de chaque bord, et qu'il l'avait coulé après un court engagement. Nous étions passés à une distance relativement faible du croiseur auxiliaire allemand, que des circonstances plus favorables m'auraient peut-être permis d'aller reconnaître.

J'éprouvai un dépit, qui persista longtemps, à la pensée qu'un peu de chance m'eût permis de combattre, victorieusement sans aucun doute, l'ennemi avec mon *Latouche-Tréville*. A quel niveau n'eût pas été porté instantanément notre moral !

J'ai eu l'occasion de m'entretenir de cet épisode de la guerre, en janvier 1920, avec le capi-

taine de vaisseau Buller, l'ancien commandant du *Highflyer*, alors commandant du cuirassé *Malaya* à bord duquel je me rendais d'Angleterre en Allemagne comme membre de la Commission navale de contrôle, et nous fûmes conduits à rire ensemble du feu avec lequel je racontais les détails qui me revenaient en foule bien que ce fût un souvenir déjà lointain de ma carrière.

Le 28 août, à 6 heures du matin, nous avions mouillé sur rade de Casablanca avec notre convoi comprenant 2 200 officiers et soldats et j'étais descendu non sans plaisir dans mes appartements pour y prendre un peu de repos, lorsque à 9 heures du matin, je fus prévenu qu'un petit navire à vapeur battant pavillon portugais paraissait avoir le feu à bord. En effet, quelques instants plus tard, tout l'arrière de ce bâtiment, l'*Africa-Ier*, était en flammes. Peu de temps après arrivait un officier de la direction du port de Casablanca porteur de renseignements.

L'*Africa-Ier* était un très vieux cargo chargé d'essence et l'explosion avait eu lieu au cours de son déchargement ; il avait encore environ 4 000 caisses à bord et on craignait fortement qu'il ne vînt à couler étant donné le très mauvais état de sa coque. Or, ce navire était mouillé précisément à l'entrée du nouveau port de Casablanca en construction et son épave allait constituer une gêne considérable pour la navigation. Étant chef de rade, il m'appartenait de prendre les

mesures immédiates qui s'imposaient et celles-ci consistaient évidemment à changer l'*Africa-I*er de mouillage avant que toute la cargaison n'ait fait explosion s'il en était temps encore. J'avais alors à bord un forgeron remarquable, le quartier-maître mécanicien Mirassou, dont j'avais bien souvent admiré la dextérité en le regardant travailler sur le pont avant, du haut de ma passerelle. Sous la conduite de l'enseigne de vaisseau de corvée Maurice Aubert, Mirassou et quelques hommes se rendirent immédiatement à bord du vapeur en flammes et lorsque je les rejoignis quelques instants plus tard, ils avaient déjà escaladé le bord avec une amarre pendante qui avait servi à la descente de l'équipage en fuite. En quelques coups de masse, Mirassou eut vite fait de sectionner la chaîne, d'un fort calibre pourtant, et cinq minutes s'étaient à peine écoulées que tout mon monde avait quitté l'*Africa* après avoir frappé sur son avant la remorque d'un petit vapeur de la direction du port dont je pris le commandement. Il était temps, car l'*Africa-I*er était maintenant complètement en flammes et ce fut un superbe brûlot que je dirigeai au milieu de la rade parsemée de navires. A 11 heures du matin, après une navigation majestueuse et impressionnante, nous cassions volontairement la remorque, à petite distance de la côte et le brûlot allait rapidement s'échouer à côté de la Roche-Noire. Ce fut un travail bien fait et l'équipe qui

l'avait accompli méritait bien la mise à l'ordre du jour de la division navale du Maroc que lui accorda sur ma demande le commandant Simon.

Je ne sais pas si le général Lyautey s'est jamais douté de l'importance du service que le *Latouche-Tréville* rendit ce jour-là au futur port de Casablanca.

La vie, à cette époque, ne manquait pas d'imprévus, on le voit. Ni d'activité non plus, car à une heure de l'après-midi, le même jour, nous repartions vers Gibraltar escortant des troupes.

28 août, 15 h. 40.

Gibraltar à Casablanca par T. S. F.

Croiseur allemand *Kaiser-Wilhelm-der-Grosse* coulé par *Highflyer*.

J'ai déjà écrit dans des pages précédentes l'effet que nous produisit cette nouvelle.

A GIBRALTAR, *du* 30 *août au* 5 *septembre*. — Notre première détente depuis plus de trois semaines ; le personnel en a besoin, le matériel aussi. Mais, hélas ! les chaudières ne se nettoient pas seules et les travaux dans de vieilles machines sont nombreux après une période de navigation intensive ; je ne pourrai donc donner à l'équipage un repos aussi complet que je le voudrais. Le docteur Plazy est satisfait de l'état général et j'espère que cette première relâche dans une ville où nos permissionnaires vont jouir d'un peu de

liberté, plaisir qu'ils n'ont pas eu depuis longtemps, n'aura pas de fâcheuses conséquences pour la santé du bord. Cette petite préoccupation va vite disparaître d'ailleurs devant celles si sérieuses qui vont surgir. Tous ceux qui ont, comme nous, tenu la mer au début de la guerre se rappellent en effet l'attente des communiqués aux heures graves et le moment où le timonier du bord leur apportait la prose française ou anglaise avec laquelle nos esprits angoissés devaient se satisfaire.

Le 31 août, nous apprenons que, du 23 au 26 août, les Alliés, occupés à résister à la marche allemande, avaient perdu 5 à 6 000 hommes mais que les pertes ennemies étaient énormes et hors de proportion avec les nôtres.

Les Russes avaient de grands succès et ces succès avaient même pour effet de provoquer l'évacuation d'une partie des troupes allemandes de Belgique.

Le 1er *septembre.* — Succès des Français à l'aile gauche alliée ; continuation de nos progrès en Lorraine. Les Russes avancent en Galicie.

2 *septembre.* — A notre droite, l'ennemi se replie devant nous. Au centre, alternativement succès et échecs ; à l'aile gauche, grande bataille en cours.

Par ordre impérial, Saint-Pétersbourg s'appellera désormais Petrograd.

Le 3 septembre. — On cite des noms : Rethel, Saint-Quentin, Vervins, Péronne.

Notre armée n'est entamée nulle part, le moral est excellent. Les pertes ont été complétées par des renforts.

Mais on ajoute, après le communiqué officiel, que les forts de Paris ont été solidement armés et largement fournis en munitions ; d'immenses approvisionnements ont été emmagasinés et *tout est prêt en cas de siège.*

Les Russes ont été probablement mis en échec en Prusse Orientale, mais ils ont remporté une éclatante victoire sur les Autrichiens en Galicie.

4 *septembre.* — Le transfert à Bordeaux du gouvernement français est basé sur des raisons purement militaires. Paris, avec ses forts, va devenir en effet un appui pour nos troupes qui manœuvrent autour.

Les Allemands sont à 40 milles de Paris.

Les Russes investissent Königsberg et ont infligé des pertes énormes aux Autrichiens.

Le cardinal Della Chiesa a été élu pape et le recrutement des 100 000 hommes de lord Kitchener est plus qu'à moitié terminé.

5 *septembre.* — Depuis mercredi, dit le communiqué, les armées n'ont pas été en contact du côté de Compiègne et de Senlis.

Mais M. Sazonof a informé le Foreign Office

de la prise de Lemberg avec d'énormes approvisionnements.

Les « rouleaux compresseurs », représentant la Russie, qui figuraient, par surcroît, dans tous les journaux illustrés et aux vitrines de tous les libraires de Gibraltar, ne pouvaient arriver à dissiper notre impression d'anxiété croissante. Nous pouvons nous rappeler maintenant avec une douce gaieté la prose des communiqués. N'en gardons pas rancune aux auteurs, car leur rôle fut, à certaines heures, bien difficile et, à tout prendre, c'est grâce à eux et aux poilus que la langue française s'est enrichie de l'expression si pittoresque « bourrer le crâne ».

Mais ceux qui me liront se rappelleront leurs propres angoisses et comprendront le désir que j'avais de suivre les variations du moral de tous les jeunes hommes groupés sous mon commandement. Mon second, le brave et solide commandant Thouroude, n'a pas oublié ces heures, j'en suis certain, ni nos entretiens. Mais sa confiance était aussi inébranlable et contagieuse que la mienne et, aux pires moments, notre anxiété ne put l'entamer. J'eus vite fait en outre de constater que je n'avais à craindre à bord aucun énervement ni aucune diminution de résistance physique du fait des épreuves par lesquelles le pays passait. La gaieté jeune et franche régnait toujours au carré des officiers ; elle s'était faite

plus grave simplement, elle devenait une coquetterie. Dans l'équipage, on ne raisonnait pas tant et si la fameuse phrase « on les aura » n'avait pas encore été prononcée, elle pouvait déjà résumer en somme le sentiment de tous. Il ne faut pas oublier d'ailleurs que la fatigue saine d'une existence aussi dure mais aussi gaiement consentie que celle que menait l'équipage du *Latouche-Tréville* depuis un mois et demi devient assez vite exclusive du vagabondage de l'esprit ou de la neurasthénie.

L'attitude de tous fut parfaite pendant ce séjour à Gibraltar. Nos alliés étaient à la joie de leurs succès sur mer et dans les colonies allemandes. Les captures des vaisseaux de commerce de l'ennemi ou la destruction de ses croiseurs faisaient passer un vent de satisfaction fort compréhensible dans la foule des officiers et marins de la grande forteresse maritime britannique. Nous étions encore des alliés de trop fraîche date et de fréquentation trop récente pour que l'envahissement de la France fût ressenti bien sérieusement à Gibraltar. L'Anglais a pour habitude, d'ailleurs, d'encaisser les coups sans s'attendre pour cela à des condoléances; nous encaissâmes avec dignité, nous aussi, à cette époque la plus angoissante et la plus grave sans doute que nous ayons connue.

Et notre vie de croisière reprit son cours.

Le 5 septembre, à Tanger.

ORDRE

Le capitaine de frégate commandant porte à la connaissance de l'équipage les termes du décret qui a élevé au grade de chevalier de la Légion d'honneur :

M. Benoit (Joseph-Édouard), maire de Badonviller (Meurthe-et-Moselle).

« Conduite héroïque dans l'exercice de ses fonctions. A la suite des actes de sauvagerie et de meurtre commis par les soldats allemands dans sa commune (sa femme étant assassinée et sa maison incendiée), il a, avec un sang-froid et une fermeté admirables, continué à assurer sans défaillance la protection et la sécurité de la population.

« A sauvé, par la suite, la vie d'un prisonnier allemand menacé par la juste colère des habitants, donnant ainsi un magnifique exemple d'énergie et de grandeur d'âme. »

Bord, Tanger, le 5 septembre 1914.

Le capitaine de frégate commandant,
Signé : Dumesnil.

Un décret de ce genre, avec ses considérants, ne pouvait qu'élever les sentiments du personnel et accroître notre cohésion morale par une haine commune de l'ennemi.

Nous restons quelques jours à Tanger, sous les feux et prêts à un appareillage immédiat si un navire ennemi était signalé par le cap Spartel. Sur la demande de notre ministre plénipotentiaire, M. Couget, je prends aussi toutes mes dispositions pour participer à une défense éven-

tuelle de la légation, car une colonne de 1 500 indigènes venant du sud est signalée en marche sur Tanger. Nous donnons même des cartouches de 37 millimètres au commandant Toulat, le chef du tabor n° 1.

Les nouvelles du front restent angoissantes et l'avance allemande qui se révèle de temps à autre par des noms de villes occupées, prononcées pour la première fois dans les communiqués, est impressionnant. Nous savons bien que notre retraite ne peut se prolonger longtemps et qu'une grande bataille est proche ; cette bataille, dans quelles conditions les nôtres pourront-ils la faire? Peu importe, la confiance reste intacte, aussi bien chez le commandant qui raisonne les faits, que chez le plus simple des matelots du bord auquel la géographie reste étrangère. Ce sentiment, je le lis sur toutes les physionomies et j'en suis remué profondément. Qu'il est bon de se sentir Français et entouré de Français dans de telles circonstances ; c'est alors qu'un chef sent naître en lui et se développer ce sentiment de paternité que connaissent tous les officiers qui ont vraiment commandé.

Le 7 septembre, était arrivé à Tanger le *Cassard*, battant pavillon du chef de la division navale du Maroc, le capitaine de vaisseau Prosper Simon, sous les ordres duquel nous étions maintenant détachés, et le 10 au soir, le *Latouche-Tréville* faisait route sur Casablanca.

La bataille de la Marne était déjà gagnée, nous

le sentions, mais nous savions seulement par les communiqués que les Allemands, mis en échec, « semblaient esquisser un mouvement de retraite ».

C'est à Casablanca le lendemain, puis les jours suivants, que nous allions suivre notre victoire, chantée magnifiquement dans ces communiqués maintenant pleinement sincères, et mesurer ainsi l'étendue du danger couru.

A bord du *Latouche* comme dans bien des coins de France, le général Joffre était désormais le père Joffre, et sa présence là-bas sur le front suffisait pour donner à tout le monde la tranquillité d'esprit qui permet de penser à ses petites affaires tout en faisant bien son service. La guerre durera maintenant ce qu'elle durera ; on se sait invincibles et il est par conséquent inutile de « s'en faire ».

Le 15 septembre, le petit pavois fut hissé pour fêter la victoire de nos armées.

On pensait pourtant à ceux qui se battaient au front et à toutes les familles dans la peine et dans le besoin, car je retrouve cet ordre du 15 septembre 1914 :

ORDRE

Le capitaine de frégate commandant porte à la connaissance de l'équipage du *Latouche-Tréville* l'appel du comité du « Secours National » :

Comité de Secours National.

(Sous le haut patronage de M. le président de la République.)

« Le comité du Secours National a adressé l'appel suivant :

« Avec l'appui et l'assentiment du gouvernement et après entente avec les pouvoirs publics,

« Le comité du Secours National, qui comprend les représentants de tous les groupements nationaux et de toutes les forces sociales de la France, a ouvert une souscription s'adressant à tous les Français et à nos nombreux amis à l'étranger.

« Son but est de venir en aide, à Paris et en province, aux femmes, aux enfants, aux vieillards dans le besoin, sans distinction d'opinions ni de croyances religieuses.

« Le comité demande à tous de souscrire généreusement, afin de donner à nos vaillants défenseurs la certitude que nous lutterons contre la misère pendant qu'ils lutteront contre l'ennemi. »

ÉQUIPAGE,

Plusieurs d'entre vous ont senti aussi le désir de venir en aide à tous ceux qui sont dans le besoin.

Je vous autorise à prendre part à cette souscription.

Mais beaucoup ont leurs charges personnelles.

Que chacun donne ce qu'il voudra, ce qu'il pourra.

La souscription ne portera qu'un nom : *Latouche-Tréville*, qui nous réunira tous, commandant, officiers, officiers mariniers, quartiers-maîtres et marins.

Le capitaine de frégate commandant,

Signé : DUMESNIL.

15 septembre 1914.

Tour le monde voulut donner et nous réunîmes immédiatement 2 554 francs qui furent envoyés au comité du Secours National. La réponse arriva peu de temps après :

Le comité du Secours National vous remercie de votre précieuse initiative et vous prie de transmettre aux officiers et à l'équipage de votre bâtiment, le *Latouche-Tréville*, l'expression de toute sa reconnaissance.

Quand le devoir d'assistance est rempli par ceux mêmes qui se sont consacrés à la défense du pays, les espoirs les plus glorieux sont fondés.

Agréez, etc.

Je sus vite que ces remerciements avaient fait bonne impression à bord et que le Secours National avait bonne presse sur le gaillard d'avant.

La vie continuait. En escorte et dans les mouillages de la côte, notre surveillance se fit plus attentive encore si possible. Le croiseur auxiliaire allemand *Kronprinz-Wilhelm* était dans l'Atlantique où il avait visité fin août un voilier russe. Des croiseurs légers ennemis pouvaient aussi surgir d'un moment à l'autre.

Le 25, nous fîmes un nouveau voyage à Dakar pour escorter cette fois 600 femmes sénégalaises, 300 enfants et 70 ou 80 Sénégalais rapatriés. On sait que les Sénégalais qui font partie des troupes d'Algérie ou du Maroc sont autorisés à emmener leurs femmes avec eux ; ce sont ces dernières qu'il fallait renvoyer dans leurs foyers au moment où leurs maris allaient faire la guerre sur le front français.

La femme du tirailleur sénégalais apporte en Afrique une aide précieuse au service de l'intendance, car c'est une femme énergique et débrouillarde qui remplit des fonctions variées et indispensables auprès de nos soldats indigènes, habitués dans leur village à utiliser la servitude des femmes pour tous les soins domestiques.

Tous les tirailleurs ne sont pas mariés, mais les célibataires sont pris en pension dans les ménages. En dehors de ses obligations conjugales ou extra-conjugales, qu'elle paraît remplir à la satisfaction de tout le monde, la Sénégalaise prépare les repas, blanchit le linge, soigne les enfants... et en fait de nouveaux ; ce qui ne l'empêche pas au jour du combat de participer au ravitaillement en munitions et même, dit-on, de faire parfois le coup de feu. C'est en définitive une femme robuste, gaie, utile et qui n'a pas froid aux yeux.

Je me rappelle une anecdote bien caractéristique de ses qualités de résistance, qui me fut contée à Casablanca par le colonel Targe. Ce dernier assistait un jour au départ pour la France d'un bataillon de Sénégalais et au moment où les tirailleurs quittaient le camp pour se rendre au port, distant de 2 kilomètres environ, accompagnés par les femmes, une de celles-ci fut prise des douleurs de l'enfantement. Immédiatement, elle courut à une fontaine voisine où elle termina l'opération avec l'aide d'une amie ; puis l'enfant lavé, mis dans sa calebasse et la calebasse sur le dos, elle repartit au pas gymnastique à la poursuite du bataillon, qu'elle avait rejoint au moment où il arrivait sur le quai d'embarquement.

Quel exemple pour les femmes européennes !

Je passai avec soin l'inspection de la *Circassie* qui transportait tout mon monde et cet examen me satisfit pleinement. Chacun avait déjà choisi

sa place à bord ; les nattes, matelas, couvertures, ustensiles divers, etc., tout était bien disposé et, sur le pont, l'eau coulait à flots de toutes les prises d'eau. Les Sénégalaises sont très propres et les mères de famille, un enfant de quelques mois étroitement serré sur leur dos par le pagne, en lavaient deux ou trois autres et se baignaient elles-mêmes avec la plus vive satisfaction. Tous ces petits négrillons, complètement nus, avec leurs figures gaies, leurs gros ventres, leurs nombrils énormes, poussant des cris sous la friction trop énergique de leurs mères, formaient avec celles-ci le tableau le plus amusant du monde.

La traversée fut excellente et à l'arrivée on constata qu'il y avait eu cinq naissances et trois décès parmi les enfants. Le temps superbe me permit, sans abandonner la *Circassie*, de longer la côte du Rio del Oro en rectifiant par des observations le tracé très incorrect de notre carte, mais nous ne pûmes, hélas ! apercevoir le moindre bâtiment suspect. La seule coque reconnue fut celle de ce pauvre *Jean-Bart* échoué près des îlots Pedro de Galle et Virginie à l'endroit où il avait fait naufrage quelques années auparavant, et bien que l'épave très droite fît encore figure à distance, il n'était pas possible de la confondre avec un navire ennemi. J'ai vu pourtant, pendant la guerre, des confusions de ce genre bien curieuses ; j'en parlerai plus tard.

Nous étions à Dakar le 1er octobre ; la peste sé-

vissait toujours dans ce charmant pays ; toutefois, l'épidémie était en décroissance et n'affectait plus guère les blancs ; par contre, certains villages de l'intérieur avaient perdu presque la moitié de leur population.

Le 5, après avoir charbonné, nous repartions, escortant de nouveau la *Circassie* qui avait pris des tirailleurs à destination de Marseille. La fin de cette traversée, contrariée un peu au début par l'alizé, fut superbe. Le bord était bien aéré par la brise, la chaleur était très supportable et je sentais que mécaniciens, chauffeurs, hommes de veille, tous accomplissaient leur besogne avec plaisir. Nous avions de superbes couchers de soleil et deux jours de suite je pus montrer le « rayon vert » aux officiers qui se trouvaient avec moi sur le pont.

Dans cette splendeur, entre le ciel et l'eau, ma pensée se reportait bien souvent vers ceux qui se battaient là-bas sur la terre de France, et je pressentais que le moment approchait où bien des esprits souffriraient davantage encore de ne pouvoir prendre une part plus directe à l'action et au danger. Mais ne faisions-nous pas notre besogne en conscience, tout notre devoir, en attendant des jours plus glorieux s'il devait s'en produire?

Le 12 octobre, nous étions de nouveau à Gibraltar pour charbonner et faire les visites de machine indispensables. Ce fut là notre dernier séjour ; il dura jusqu'au 17.

J'ai conservé le meilleur souvenir de Gibraltar. L'amiral Brock, qui y commandait en chef, me réserva toujours un excellent accueil, malgré qu'il eût la réputation d'un homme original, parfois difficile et un peu brusque. La question des charbonnages donnait souvent lieu à des difficultés; nous étions pressés et le seul moyen d'aller vite et d'avoir d'excellent charbon eût été de prendre le cardiff de l'Amirauté comme les navires de guerre anglais, mais la fusion des approvisionnements alliés n'était nullement faite au début de la guerre et la corporation des marchands de charbon est, à Gibraltar, une puissance avec laquelle le commandant en chef lui-même doit compter.

Il y avait de gros stocks dans le commerce; ces stocks, nous aurions voulu éviter d'y puiser, parce que le charbon en était de qualité médiocre, rendant plus difficile le travail de la chauffe et se consumant vite, nous obligeant par conséquent à des charbonnages plus fréquents. Les marchands de charbon de Gibraltar ont, en outre, de longue date, une très mauvaise presse parmi nos officiers mécaniciens; ceux-ci, malgré leur contrôle et leur surveillance, ne peuvent jamais réussir à retrouver dans leurs soutes tout le charbon soi-disant embarqué et c'est un phénomène qui complique ensuite les écritures. Qui dévoilera les mystères des bascules servant à la pesée des sacs et des trucs de prestidigitateur des marchands et de leurs employés?

J'obtins presque toujours, en raison de l'urgence de mes missions, de puiser dans les stocks de l'Amirauté ; sinon dans le cardiff en roches, du moins dans les 20 000 tonnes de briquettes de cardiff dont les navires de guerre anglais ne voulaient pas et que nos chauffeurs trouvaient bien supérieures comme qualité aux briquettes françaises. De cela je reste reconnaissant à l'amiral Brock. Il voulut bien me recevoir aussi à l'Amirauté, cette charmante oasis au milieu du rocher aride de Gibraltar, et m'admettre à l'honneur de contempler de près son perroquet, qui était un oiseau fort sympathique, jouant un rôle important dans la maison.

Je n'oublierai pas non plus notre consul, M. de Fougères, toujours aimable et prévenant pour le *Latouche-Tréville*, hospitalier pour son commandant et ses officiers et qui nous a laissé, ainsi que Mme de Fougères, le meilleur souvenir.

III

NOUS RALLIONS L'ARMÉE NAVALE

Notre situation n'allait pas tarder à changer. Le 22 octobre, à 10 heures du matin, nous étions sur rade de Tanger où nous venions d'embarquer nos vivres et de compléter notre eau, lorsque le chef de division nous communiqua le télégramme ministériel suivant:

Envoyez le *Latouche-Tréville* à Malte aux ordres du commandant de l'armée navale.

Rallier l'armée navale, quel honneur et quelles perspectives ouvertes!

Depuis le début des hostilités, nous vivons dans l'ignorance de tout ce qui se fait du côté de l'Adriatique, mais nous supposons bien qu'il se prépare quelque chose contre la flotte autrichienne. Nous avons reçu des lettres et il ne faut pas, par le temps qui court, un renseignement bien précis pour broder de nombreuses variations sur le thème qu'il suggère. Ne dit-on pas que l'armée navale, pour remonter l'Adriatique, veut se faire précéder par des éclaireurs et que, pour ne pas

mettre en péril des bâtiments neufs, en cas de rencontre avec les sous-marins, on a songé aux vieux navires comme le *Latouche-Tréville.* Bien d'autres hypothèses sont mises en avant, car le type démodé de notre vieux petit navire a l'avantage, en la circonstance, de permettre de nombreuses suppositions, mais personne à bord ne doute en tout cas qu'un rôle glorieux ne nous soit réservé.

A 10 heures du matin, nous est arrivé le signal; à une heure de l'après-midi, nous appareillons et Lescaille, qui ne doute plus de rien et qui subit sans doute inconsciemment l'influence de toutes les volontés des 400 hommes présents à bord, n'hésite pas à me proposer de régler l'allure à 15 nœuds. C'est fou !... J'approuve naturellement et nous filons vers Bizerte.

22 octobre, 14 heures, par T. S. F. (en clair).

Cassard à Latouche-Tréville.

Adieu. Je vous souhaite de voir l'ennemi.

14 h. 10, par T. S. F. (en clair).

Latouche-Tréville à *Cassard.*

Je vous remercie du fond du cœur, aucun souhait ne pouvait m'être plus agréable.

Je garde toujours une pensée pour cet excellent commandant Prosper Simon, mon chef de division pendant quelques semaines, qui sut si bien,

au moment de notre séparation, dire les paroles qu'il fallait et qui devaient toucher le cœur de tout le monde à bord.

Il s'écoula pourtant plusieurs mois encore avant que son souhait ne s'accomplît et ce furent de durs mois. Mais n'anticipons pas ; pour le moment, le *Latouche* fait route à une allure qu'il n'espérait plus jamais atteindre et l'officier de manœuvre, de Portzamparc, calcule déjà l'heure de l'entrée à Bizerte.

Nous comptons y arriver le 24 dans l'après-midi ; mais voici qu'il nous faut stopper devant Alger pour déposer un malade atteint d'entérite grave. Par surcroît de malheur, le corps médical a choisi le terme de « diarrhée chlolériforme » pour caractériser la maladie en question, bien qu'elle n'ait aucun rapport avec le choléra et rien de contagieux. Ce vocable a pour effet d'affoler l'excellent homme, soucieux de ses responsabilités, qui commande la marine à Alger et il ne consent à la mise à terre du malade qu'après avoir obtenu l'assurance que l'état sanitaire de notre grande colonie africaine ne risque pas d'être compromis.

Nous perdons là trois heures. L'impatience est à son comble parmi l'état-major et dans l'équipage.

Enfin, la course reprend. Mais arriverons-nous encore de jour devant Bizerte et, si le soleil est couché, nous laissera-t-on entrer pour charbonner sans retard et continuer sur Malte ?

24 octobre, 9 h. 30 matin, par T. S. F.

Bizerte à *Latouche-Tréville.*

Je vous transmets télégramme suivant de commandant en chef qui paraît être pour vous : « Relâchez Bizerte, complétez charbon et vivres et ralliez Paxo le plus tôt possible. »

Qui paraît être pour vous???

Voyons où est Paxo...? Nous ne sommes pas encore très familiarisés avec la géographie de la côte occidentale de Grèce et nous ignorons tout des mouvements de l'armée navale.

La vérification est vite faite ; il ne peut s'agir que de nous et nous n'avons plus aucun doute sur notre sort futur. Si l'armée a choisi une base dans les îles Ioniennes, c'est qu'il se prépare quelque chose de sérieux et le *Latouche-Tréville* est appelé à y jouer un rôle important !

Il ne s'agit plus de perdre une minute et notre T. S. F. se répand dans les airs.

Midi 30, par T. S. F.

Latouche-Tréville à Bizerte pour amiral Bizerte.

Latouche-Tréville arrivera Bizerte vers 10 heures du soir. Je demande à entrer aussitôt pour compléter le plus promptement possible vivres, charbon et matériel.

Aurons besoin entre autres : charbon, 425 tonnes ; huile olive, 600 kilogr. ; farine, 6 000 kilogr. ; vin, 11 000 litres ; bois à brûler, 4 500 kilogr. ; 6 coffres à médicaments.

Personnel : second maître de manœuvre, un; matelots : un canonnier, un électricien, un chauffeur, un mécanicien, un tailleur, quatre sans spécialité.

Je remettrai en outre, aussitôt arrivé, les billets vivres et matériel non dénommés ici.

En raison de l'urgence mission, je désirerais obtenir toutes délivrances des magasins de façon que je puisse partir demain dimanche soir (1224).

9 *heures du soir.* — Nos signaux de reconnaissance sont bien prêts, nous approchons.

Soyons prudents, le port est prévenu de notre arrivée, mais une méprise est toujours possible en temps de guerre et elle serait plus fâcheuse que jamais dans les circonstances où nous sommes.

L'officier de manœuvre a saisi les jumelles mystérieuses embarquées à la mobilisation et essayées avec tant de soin à Bizerte; tout le monde est attentif et les veilleurs scrutent l'horizon déjà très sombre.

Voici une silhouette de patrouilleur. Vite les jumelles mystérieuses et la lampe qui ne l'est pas moins. Hélas! le patrouilleur ne paraît pas s'intéresser à nous et la jumelle braquée sur les lumières imperceptibles que nous croyons distinguer à son bord ne révèle rien. La vitesse a été réduite, mais nous approchons cependant rapidement des jetées de l'avant-port; nos brefs et discrets allumages des signaux de reconnaissance restent toujours sans réponse. Que faire? Allons-nous passer la nuit dehors?

Soudain, illumination splendide! L'arraisonneur

nous attaque avec des fanaux magnifiques... mais peu discrets. Nous sommes à peine à 300 mètres de la passe. L'entrée est accordée.

Il est 10 heures du soir lorsque nous nous engageons dans le canal. A part les mécaniciens et chauffeurs de service, tout le monde est sur le pont et il nous paraît que l'on se couche bien tôt à Bizerte, car les bords du canal sont déserts malgré l'intérêt évident qu'il y aurait pour les spectateurs à voir passer un navire chargé d'une mission aussi importante.

A minuit, nous mouillons dans le lac à l'entrée du port de Sidi-Abdallah.

Dimanche 25 *octobre.* — Le charbonnage commence à 7 heures du matin. Nous remplissons les soutes et nous bourrons 80 tonnes de charbon dans l'entrepont. Les vivres, approvisionnements, etc., tout est embarqué sans que l'entrain du personnel se ralentisse un seul instant ; c'est une fièvre d'activité contagieuse.

A 9 h. 30 du soir, nous sommes en route pour sortir de Bizerte.

Le lendemain 26 octobre, nousdoublons la pointe sud-est de Sicile et nous mettons le cap sur Paxo. Ce nom, à peu près inconnu de nous il y a trois jours, nous paraît familier et important à la fois.

Le 27 octobre, à 5 heures du matin, nous apercevons le *Waldeck-Rousseau;* nos routes convergent légèrement.

11 h. 20, par T. S. F.

Courbet à *Waldeck-Rousseau* et à *Latouche-Tréville.*

Rendez-vous entre Sainte-Maure et Céphalonie où vous charbonnerez.

Le *Courbet* porte le pavillon de l'amiral Boué de Lapeyrère. C'est le commandant en chef qui nous a parlé !

4 *heures du soir.* — Nous voici au cap Dukato, mais pas d'armée navale. Pas de charbonnier non plus. Nous apercevons enfin, dans la baie de Vassilica, le vapeur *Saint-Michel* et je m'approche de lui. Le capitaine s'offre à nous donner du charbon, de l'eau et de la viande. En deux heures et demie, nous embarquons 100 tonnes de charbon, 50 tonnes d'eau, des moutons et du fourrage.

7 heures, par T. S. F. (soir).

Latouche-Tréville à commandant en chef.

Charbonnage terminé, je prends vos ordres.

Le grand moment est arrivé. Quelle sera la réponse ?

9 h. 25 du soir, par T. S. F.

Courbet à *Latouche-Tréville.*

Rendez-vous demain matin à 7 heures du matin à Dukato.

Voici qui calme un peu plus notre ardeur, déjà légèrement touchée par le commandant du *Saint-Michel*, ignorant de tout projet d'offensive en Adriatique, mais peu au courant évidemment.

Profitons du moins de ce répit pour faire reposer le personnel qui n'a guère soufflé depuis notre départ de Tanger. Dukato n'est qu'à quelques milles de distance et nous avons près de dix heures devant nous.

28 *octobre*, 5 *h*. 30 *du matin*. — L'armée navale arrive majestueusement route au sud.

Ordre au *Latouche-Tréville* de se placer derrière le *Jean-Bart*.

Le mouvement exécuté, je soupçonne que l'amiral Lapeyrère, en plaçant ainsi le pauvre petit croiseur, dont nous sommes si fiers, encore qu'il soit vieux et démodé, derrière le *Courbet* et le *Jean-Bart* pour former division avec ces deux superbes cuirassés, a voulu plaisanter un peu son ancien officier d'ordonnance. Je ne bronche pas et pendant une heure nous exécutons avec l'armée navale des évolutions comme au beau temps des manœuvres d'avant-guerre.

Enfin, l'armée stoppe et le commandant du *Latouche-Tréville* est appelé à bord de l'amiral.

« Eh bien, mon p'tit ? » C'est la phrase d'entrée familière avec laquelle le commandant en chef accueille les officiers qu'il connaît particulière-

ment. Suit un rapide exposé de mes instructions. Notre mission consistera à remplacer momentanément le *D'Entrecasteaux* au nord de Corfou et à visiter les bâtiments de commerce.

Je ne me sens même plus le courage de poser une question insidieuse sur les projets futurs du commandant en chef. Je viens de vivre dans un rêve depuis une semaine et cette chute dans la plus plate des réalités m'a effondré. Je regagne ma baleinière, où je sens peser sur moi les regards de tout l'armement qui voudrait bien apporter aux camarades du bord la primeur de quelque confidence sensationnelle du commandant.

Allons ! Avant, garçons, et souque un coup ! Nous partons vers le nord.

J'ai pu me composer un visage où le désappointement n'apparaît pas trop. Rentré à bord, j'expose la mission sous son jour le plus favorable et, encore qu'il faille cesser d'évoquer la gloire envisagée jusque-là, les esprits finissent par être satisfaits. Nous continuons un métier actif et nous serons aux premières loges s'il y a quelque chose à faire.

D'ailleurs, je me rappelle qu'avant de quitter le *Courbet*, j'ai laissé entre les mains du chef d'état-major d'armée l'exposé de l'état du *Latouche-Tréville*, exposé favorable, cela va de soi, et j'en relis les conclusions :

En résumé, le *Latouche-Tréville*, malgré son âge et l'état de ses appareils moteurs et évaporatoires, ne court

pas de risques d'immobilisation sensiblement supérieurs à ceux d'un bâtiment plus moderne.

Il est immédiatement utilisable pour *tout service* que le commandant en chef voudra bien lui confier.

Vous entendez bien, « tout service », et le commandant en chef ne peut manquer de comprendre qu'après cela il ne saurait nous mettre à l'écart s'il s'agit d'aller au combat.

CHAPITRE III

LES CROISIÈRES DE BLOCUS

I

LE BLOCUS DU CANAL D'OTRANTE

Et, pour « tout service », nous voici le 28 octobre au nord de Corfou, arrêtant et visitant des navires de commerce grecs et italiens qui ne cherchent guère à nous éviter et essayant de découvrir l'identité de passagers suspects ou la contrebande de guerre dissimulée au moyen de faux connaissements. La chasse est peu fructueuse en général et le commissaire d'armée chargé par le commandant en chef de trancher les cas douteux nous apparaît alors d'une mansuétude inadmissible !

Les listes des articles considérés comme contrebande et passibles de saisie sont bien réduits, il est vrai, à cette époque, et nos amis les Anglais, imbus des principes de la liberté commerciale, mettront longtemps à accepter l'inscription sur

ces listes de bien des matières premières dont l'ennemi avait pourtant grand besoin pour la fabrication de ses munitions ou de son matériel de guerre. Et c'est un des officiers généraux de notre marine qui aura le premier le mérite de faire comprendre à nos alliés la nécessité d'imposer des restrictions plus grandes dans les importations allemandes.

30 *octobre.* — Nos illusions continuent à s'envoler. L'armée navale s'est concentrée à quelques milles du *Latouche-Tréville* et fait route vers le nord... sans nous.

Les T. S. F. nous apprendront peu de temps après que les cuirassés ont fait une démonstration devant Cattaro et que le *Léon-Gambetta* a détruit à Lissa les appareils du phare et de la télégraphie, puis coupé le câble.

Ce raid de l'armée navale dura trois jours. On a beaucoup discuté à l'époque sur l'opportunité de ces randonnées en Adriatique et des séjours constants à la mer de notre armée navale. Les bénéfices aux yeux de beaucoup apparaissaient comme peu en rapport avec la consommation énorme de charbon et les risques courus. Ces risques croissaient d'ailleurs avec le temps et l'entraînement des sous-marins ennemis, et finalement nous faillîmes perdre le *Jean-Bart* qui fut torpillé à l'avant en mer Ionienne. La discussion fut close et les cuirassés

cessèrent alors de naviguer, sauf en cas de nécessité.

En dehors de toute controverse, je dois à la vérité de dire que nous considérions alors la question surtout au point de vue particulier de notre désir de contribuer au rôle d'éclairage et de protection de l'armée navale, mais je confesse aujourd'hui que nos prétentions étaient excessives... et notre vitesse insuffisante !

Le 31 octobre, le *D'Entrecasteaux* ayant repris son poste auprès de la sortie nord de la rade de Corfou, nous fûmes refoulés vers l'ouest où le sentiment de notre inutilité commença à se glisser à bord. N'étant pas sur une route commerciale, nous ne rencontrions plus, naturellement, aucun navire à arraisonner et nos journées se passaient à tourner en rond sur l'eau, à petite vitesse. La vie devint terriblement monotone ; nous nous mîmes déjà à regretter le Maroc et pourtant nous devions connaître de plus mauvais jours au cours des mois qui suivirent.

Notre incorporation dans la croisière du blocus du canal d'Otrante dura jusqu'au 15 novembre. Ce blocus était tenu par les croiseurs de l'armée navale, le *D'Entrecasteaux* et nous, et il s'étendait entre Santa Maria di Leuca et la côte d'Albanie. En dehors du poste occupé par le *D'Entrecasteaux*, les visites étaient presque aussi rares pour les autres croiseurs que pour nous et dans cette vie monotone le seul événement saillant finissait

par être l'arrivée du courrier de France, distribué une fois par semaine sur la ligne du blocus.

Les ravitaillements de l'armée navale en charbon ou en vivres se faisaient à l'abri des îles Ioniennes et les croiseurs avaient parfois le privilège d'effectuer le leur dans un mouillage ; c'est ainsi que nous fûmes conduits à passer trente-six heures dans la petite baie de Dragamesti. Là, les indigènes du pays vendaient du poisson et des petits cochons à demi sauvages dont le bord fit une ample provision ; comme toujours en pareil cas, plusieurs de ces animaux devinrent des amis et leur mise à mort fut plus tard une chose fort difficile à faire accepter par l'équipage. Les périodes de ravitaillement, si courtes qu'elles fussent, offraient l'avantage de nous permettre de recueillir quelques renseignements sur la vie extérieure car les capitaines des vapeurs charbonniers accostés successivement par tous les navires de guerre étaient presque toujours de très braves gens recueillant beaucoup d'informations de toutes sortes, souvent fantaisistes, et les distribuant avec beaucoup de camaraderie et de générosité. Ceci était précieux pour nous qui depuis longtemps étions privés de journaux et de lettres, notre métier de coureur des mers étant peu favorable à la bonne marche de nos courriers.

Pendant notre séjour sur la croisière d'Otrante, les communiqués de T. S. F. continuèrent à rester pour les grands événements notre meilleure source

d'informations. Nous eûmes alors la satisfaction orgueilleuse de suivre les efforts infructueux des armées allemandes à Dixmude et à Nieuport et de connaître la page héroïque de nos camarades du bataillon des fusiliers marins. Le moral de la marine tout entière fut retrempé par le courage de ces 6 000 hommes et dans la suite cela resta toujours une bonne fortune pour un commandant de recevoir à son bord quelqu'un ayant appartenu à la « Brigade ».

Le 15 novembre, nous reçûmes l'ordre de nous ravitailler et d'aller prendre immédiatement le poste de croisière de blocus au sud du détroit de Messine, jusqu'à l'arrivée de la *Provence*. Le 16, nous complétâmes notre charbon, embarquâmes le cortège habituel de bœufs vivants destiné à nous fournir de la viande de boucherie et nous fîmes route sur notre nouveau poste. L'ancien avait été le tombeau de nos orgueilleux espoirs et nous l'abandonnions sans aucun regret.

II

CROISIÈRE SUD DE MESSINE

Le 17, nous étions à poste et c'est le 20 après-midi que la *Provence*, commandant Vesco — celui-là même qui devait couler plus tard sur sa passerelle si héroïquement — vint nous relever. Nous avions, au cours de ces trois jours, arraisonné plusieurs navires mais sans découvrir quoi que ce soit de suspect. Notre expérience du blocus grandissait certainement, mais elle n'avait pas encore eu l'occasion de donner des fruits bien sérieux.

III

CROISIÈRE CAP BON-ILE MARITTIMO

Cependant, lorsque le 20 novembre nous reçûmes du commandant en chef l'ordre de prendre la direction de la croisière cap Bon-île Marittimo (Sicile) avec sous nos ordres le *La Hire*, le *Voltigeur*, le *Tirailleur* et le *Chasseur*, personne ne douta à bord que nous ne fussions destinés à jouer un rôle important dans les croisières de blocus de la Méditerranée.

Je me mis aussitôt à préparer un questionnaire pour mes commandants, afin d'utiliser au mieux les facultés de leurs navires et d'assurer un blocus vraiment effectif. Hélas ! en arrivant le 21 sur la croisière, je n'y trouvai que le seul *Voltigeur* et je dus me hâter de l'expédier à Bizerte, où se trouvaient déjà ses trois camarades, pour son ravitaillement dont il avait un besoin urgent et pour réparer quelques avaries dues au mauvais temps. Et le lendemain 22 novembre, je recevais du commandant en chef l'ordre d'expédier à Malte le *Voltigeur*, le *Chasseur*, le *Tirailleur;* ma couronne s'effritait !

Il me restait pourtant le seul *La Hire*, mais il vaut mieux dire tout de suite que nous ne le retrouvâmes qu'au moment de changer de croisière et de passer sous les ordres du *Jauréguiberry* portant le pavillon du contre-amiral Darrieus.

La croisière cap Bon-île Marittimo, assurée ainsi par le seul *Latouche-Tréville*, dura du 21 au 30 novembre. Comme la précédente, elle donna peu de résultats mais elle fut par contre très mouvementée comme navigation. De jour comme de nuit, de nombreux paquebots passaient, au large du cap Bon, la plupart étaient anglais et venaient d'Égypte chargés de troupes, de chevaux ou de matériel de guerre. De jour, la reconnaissance des navires alliés pouvait se faire d'assez loin, mais de nuit il fallait nécessairement leur couper la route à bonne vitesse pour, après nous être rapprochés d'eux, les faire stopper et les arraisonner, afin de connaître leur nationalité.

Il y eut des journées dures pour nos machines et, malgré un certain entraînement aux nuits blanches, j'éprouvai moi aussi une fatigue assez sérieuse.

Nous eûmes trente-six heures d'un repos « relatif » au milieu de cette croisière. Dans la nuit du 25 au 26, un coup de vent de nord-ouest se leva ; il fut assez violent pour arrêter toute navigation dans ces parages et pour nous obliger à mettre à la cape d'abord et, ensuite, à fuir devant

le temps jusqu'à ce que nous ayons trouvé un peu d'abri sous le cap Kelibia. Nous avions mesuré, le 26 au matin, un grand nombre de lames de plus de 12 mètres de hauteur, ce qui est assez rare en Méditerranée et en fuyant vent arrière, nous eûmes plusieurs fois l'arrière capelé par la lame, sans avaries sérieuses fort heureusement. C'est pendant ce coup de vent que je pus vérifier les qualités nautiques du *Latouche-Tréville* et apprécier combien ce bon vieux navire tenait bien la mer et s'élevait facilement à la lame lorsqu'il était relativement lège ; c'était heureusement notre cas, car, tenant la mer depuis déjà onze jours sans charbonner, nos soutes étaient aux trois quarts vides.

Nous restâmes pourtant sur la croisière jusqu'au 30 novembre. Un vapeur hollandais, l'*Ophir*, nous avait été signalé comme suspect et porteur d'un chargement important de contrebande et nous avions un grand espoir que ce serait notre première saisie. Le 28, après un faux espoir consistant dans la poursuite pendant trois heures d'un vapeur qui fut reconnu japonais, notre mécanicien en chef vint m'informer que ces courses à grande vitesse épuisaient rapidement nos soutes et qu'il serait prudent de ne pas prolonger la croisière pendant plus de vingt-quatre heures. Nous tînmes encore toute la journée du 29, mais, hélas ! sans apercevoir l'*Ophir*, et le 30, à 6 heures du matin, nous prîmes le chemin de Bizerte ayant

abandonné toute espérance. A 10 heures du matin, nous prenions un coffre à l'entrée de l'arsenal de Sidi-Abdallah ; il nous restait seulement 6 tonnes de charbon dans nos soutes, après quinze jours de croisière ininterrompue.

IV

CROISIÈRE BIZERTE-SARDAIGNE

(1er *décembre* 1914 *au* 20 *mars* 1915.)

Je dois maintenant raconter la période la plus déprimante de notre campagne de guerre.

Fatigue physique pour l'état-major et l'équipage pendant les longs séjours à la mer au cours d'un hiver fort rude, manque de réconfort moral ; tels furent les deux éléments que j'eus à combattre et dont j'eus la satisfaction de rester vainqueur. Je n'entreprendrai pas d'ailleurs le récit détaillé mais monotone de cette croisière et je me bornerai à essayer de faire revivre pour le lecteur la physionomie générale de notre existence du moment.

Nous étions arrivés à Bizerte le 30 novembre. Charbonnage, ravitaillement, nettoyages et visites des machines et chaudières, tout fut terminé en une semaine et nous quittâmes aussitôt Bizerte pour rallier le *Jauréguiberry* au sud de la Sardaigne. A partir de ce moment, notre existence devint « très régulière » et composée de séjours

à la mer d'une dizaine de jours, séparés par des relâches à Bizerte de la durée strictement nécessaire à nos charbonnages et ravitaillements.

L'expérience des croisières précédentes commençait à porter ses fruits à bord du *Latouche-Tréville* et peu à peu nous devenions des virtuoses du blocus. Dans chaque quart, un enseigne était spécialisé dans les visites et il avait toujours avec lui le même personnel. Ce n'est pas une sinécure que de se rendre par presque tous les temps, en baleinière, à bord d'un navire de commerce qu'il faut escalader le plus généralement au moyen d'une échelle de corde branlante. Et il faut aussi une certaine pratique pour, en arrivant sur le pont d'un grand paquebot neutre muni d'un revolver et d'un sabre, arme peu favorable aux exercices de gymnastique, se présenter correctement et subir sans broncher l'examen de nombreux passagers et parfois de jolies passagères. Je n'ai naturellement jamais pu être témoin de ces scènes, mais il m'est revenu que mes jeunes enseignes étaient parvenus à se tirer très honorablement, en toutes circonstances, d'une aussi dure épreuve. A chaque équipe était adjoint un fourrier porteur des documents composant le Code du parfait bloqueur et, en particulier, de l'*Album des papiers de bord*, splendide volume édité par notre État-Major Général pour permettre aux officiers de distinguer le vrai du faux dans les papiers de toutes les marines de com-

merce de l'étranger. Le rôle de ce fourrier, pas toujours entraîné aux exercices physiques, était encore plus difficile que celui de son chef et la façon de porter le fameux album avec élégance pendant la montée de l'échelle de corde resta toujours un problème insoluble. Aussi, soucieux du prestige de mes marins, ne tardai-je pas à rendre facultatif le port dudit album... Pour être véridique, je dois ajouter que je fus influencé dans ma décision par l'avis de mes officiers visiteurs, unanimes à déclarer que le splendide volume était certainement du plus bel effet au point de vue décoratif mais que, par ailleurs, ils avaient cessé de le consulter depuis longtemps, après en avoir reconnu l'inutilité !

Le *Latouche-Tréville*, comme la plupart de nos bâtiments, possédait des baleinières à dames ; ce genre d'embarcation, acceptable pour la navigation à l'aviron en eau calme, fut rapidement reconnu comme impropre à tout service sérieux avec les grosses mers que nous avions le plus souvent. Mes mécaniciens confectionnèrent alors des tolets en bronze, le maître charpentier suréleva les bancs et nous eûmes deux embarcations excellentes avec lesquelles les armements, entraînés par une pratique incessante, pouvaient manier l'aviron par les plus gros temps. Tout était d'ailleurs minutieusement organisé pour la mise à la mer de la baleinière de service dans laquelle se trouvaient réunis au préalable l'arme-

ment et l'équipage de visite, officier compris. Les bossoirs de baleinières étaient immédiatement sur l'arrière de la passerelle et sous les yeux, par conséquent, du commandant et de l'officier de quart ; il était facile ainsi de surveiller les moindres détails et de donner en temps voulu l'ordre d'amener les garants et de déclancher l'appareil de mise à l'eau. Cette opération se faisait très facilement et sans danger à une vitesse de 5 à 6 nœuds et, en manœuvrant convenablement pour se rapprocher au préalable du navire à visiter, la baleinière pouvait presque toujours gagner le bord abrité de ce navire avant d'avoir quitté l'abri du *Latouche-Tréville* lui-même.

Le hissage à bord, après la visite, n'était pas toujours chose aussi simple, mais il ne nous arriva cependant qu'une seule fois d'avoir une avarie sérieuse. Ce fut le 21 janvier 1915. Nous avions subi la veille un coup de vent de nord-nord-est resté célèbre à Bizerte, car la mer fut si grosse qu'elle renversa une partie de la grande jetée extérieure. Le matin, le temps s'étant calmé, je fis visiter au sud de Spartivento un voilier rencontré et suspect de transporter des Boches d'Espagne en Italie. Lorsqu'il fallut hisser la baleinière, le vent s'était levé de nord-ouest et avait déjà beaucoup fraîchi ; nous n'étions à l'abri d'aucune terre et l'embarcation ne put être complètement protégée de la mer de nord-ouest et de la houle de nord-est provenant du coup de

vent de la veille. Par malheur, un des garants s'engagea et suspendit le hissage et l'embarcation fut capelée par une lame. Le personnel tout entier prit un bain complet mais personne ne lâcha sa tire-veille et tous purent grimper à bord sans accident. Les papiers du fourrier étaient humides, mais cela n'eut aucune conséquence grave !

Je parle allégrement maintenant des petites épreuves de cette période de notre vie mais il m'est arrivé plus d'une fois de suivre la baleinière de service avec quelque angoisse.

L'hiver fut, cette année-là, particulièrement dur et je ne crois pas que nous ayons fait une seule croisière à la mer sans avoir subi du mauvais temps. J'avais dû procéder à une réfection complète de la passerelle ; elle se ressentait trop de l'époque où le bâtiment avait servi de bateau-école à Toulon et en rade des îles d'Hyères et, bien qu'elle fût assez élevée, on y était douché un peu trop complètement en marchant contre la mer. Le maître charpentier, aidé du maître voilier, réussit à la rendre à peu près tenable par tous les temps.

Il me fallut aussi songer à moi, car ma chambre de veille sur la passerelle inférieure ne résistait ni à la pluie ni aux paquets de mer et, si j'avais réussi pendant la bonne saison à suppléer à ce défaut d'étanchéité en me constituant un abri occasionnel avec mes vêtements imperméables, je

ne pouvais songer à continuer le même procédé pendant tout l'hiver.

Les travaux furent conduits avec rapidité et je me souviendrai toujours avec plaisir de ce logis, certes peu luxueux, mais qui m'a semblé souvent confortable et où j'ai passé tant d'heures bonnes et mauvaises. J'ai pu y prendre à tout moment ce minimum de repos si nécessaire à un commandant, que les exigences du temps de guerre conduisent à déranger jour et nuit pour les plus petites choses et qui doit profiter de tous les instants pour réparer ses fatigues et éviter que l'accablement physique ne vienne diminuer sa résistance intellectuelle.

Le corps humain est heureusement une machine admirable qui, par l'entraînement, arrive à des résultats surprenants. Pendant des mois, j'ai été dérangé vingt fois par nuit et j'étais arrivé à ce résultat de me réveiller et d'être entièrement lucide pour écouter la communication du timonier, avant même que celui-ci n'ait entr'ouvert ma porte. Un gros porte-voix, aboutissant près de mon oreille lorsque j'étais couché sur le lit de ma chambre de veille, me mettait en communication directe avec l'officier de quart sur la passerelle supérieure à 5 ou 6 mètres de distance. Rien de ce qui se passait sur cette passerelle ne m'échappait et je pouvais intervenir à tout moment en cas d'incident nécessitant ma présence. Chaque nuit, sur la croisière, je me relevais ainsi

plusieurs fois pour les arraisonnements ou les visites des navires rencontrés. Après ces séances, plus ou moins longues, je reprenais mon « état de veille ».

Cette existence ne laisse pas toutefois que d'être fatigante à la longue. J'attribue de l'avoir parfaitement supportée pendant si longtemps au fait d'avoir eu une chambre habitable placée assez près du poste de commandement pour avoir l'impression nette de le contrôler d'une façon complète et pour savoir qu'en quelques secondes à peine je pouvais y être effectivement.

Et ce sera pour nous un des enseignements pratiques de la guerre que d'avoir reconnu l'impérieuse nécessité des chambres de veille habitables et commodes, assez nettement pour ne plus hésiter à les exiger de nos constructeurs sur les navires de tous les types. Combien de commandants de torpilleurs conserveront le souvenir et la trace des fatigues excessives qui leur ont été imposées par suite des défauts d'installation de leurs passerelles.

Malheureusement, à bord du *Latouche-Tréville*, le confortable de ceux qui ne vivaient pas comme moi obligatoirement sur la passerelle n'était pas bien brillant non plus. Des trois bâtiments de ce type encore en service, notre vieux croiseur était de beaucoup le moins habitable, car son spardeck ne comportant pas de logements pour l'équipage, ce dernier était entassé dans des entreponts

étroits et presque sans aucune aération à la mer. Le personnel du pont prenait l'air largement pendant les heures de quart et de veille trop nombreuses, mais les mécaniciens et chauffeurs n'avaient que le gaillard et le pont avant, lorsque la mer ne les rendait pas intenables, c'est-à-dire fort peu de temps et d'espace, pour respirer de l'air pur. Pour augmenter cet espace, le pont étant très encombré par les embarcations, j'avais mis à la disposition de l'équipage, pendant plusieurs heures par jour, la petite partie du pont arrière réservée généralement aux officiers ; cette tentative n'eut pas de succès, moins à cause des escarbilles qui rendent l'arrière peu agréable à la mer qu'à cause de la difficulté de modifier les habitudes du matelot. Sur le gaillard d'avant le marin est chez lui, il y a son coin, si petit soit-il, et c'est là qu'il se retrouve avec les copains pour raconter les histoires du jour, parler de la dernière ou de la prochaine relâche et des affaires du pays. L'équipage du *Latouche-Tréville* ne se différenciait pas des autres à cet égard.

Je conférai alors avec mon second et avec le médecin-major et nous ne vîmes, comme moyen d'améliorer l'hygiène, que le rétablissement de la gymnastique rendue obligatoire pour tout le monde sans exception. Et chaque fois que le temps le permettait, la bordée non de quart entreprenait un steeple-chase varié, au milieu des panneaux, des chantiers d'embarcations et des

obstacles multiples, qui couvraient notre pont comme celui de tous les navires de la marine française se piquant d'avoir vraiment une valeur militaire. En temps de paix déjà, les marins en général ne sont pas fanatiques de ce genre d'exercices physiques forcés et les mécaniciens, en particulier, les détestent cordialement... Pour s'y soustraire, il n'est pas de ruses machiavéliques auxquelles ils n'aient recours et, pensant en moi-même que la guerre pouvait bien ne pas avoir modifié beaucoup ces sentiments, je riais sous cape des difficultés auxquelles mon second allait avoir à faire face. C'est lui pourtant qui finit par avoir raison, car il déjoua toutes les ruses et son auxiliaire Aubert, l'enseigne fusilier chargé de la gymnastique, ne badinait pas avec les consignes. Dès lors, il ne resta plus pour éviter « l'hygiène obligatoire » que le mauvais temps, hélas ! trop fréquent.

Le froid devint aussi très vif, les montagnes de Sardaigne étaient souvent couvertes de neige et, lorsque la brise avait passé sur leurs sommets avant de venir jusqu'à nous, elle était glaciale.

Ce fut l'époque où notre provision d'excellents souliers achetés si bon marché à Gibraltar commença à s'épuiser et où il devint très difficile de recevoir des chaussures du magasin d'habillement ; il fallut alors autoriser l'achat des galoches en cuir à semelles de bois, que l'on trouvait facilement dans les magasins de Ferryville. Ces galoches

ne manquaient pas de confortable, mais le bord devint singulièrement bruyant.

C'est le 10 décembre 1914 que j'appris à n'en plus douter la mort de mon prédécesseur, le capitaine de frégate Marcotte de Sainte-Marie, tué à l'ennemi. C'était un brave officier que j'avais, plus que d'autres, des raisons d'aimer et d'estimer et je retrouve l'Ordre du jour avec lequel j'honorai sa mémoire à bord du bâtiment qu'il avait si bien commandé.

1re Armée navale.

—

Croiseur cuirassé
Latouche-Tréville.

ÉQUIPAGE,

Bien que la nouvelle officielle ne me soit pas encore parvenue de la mort du commandant Marcotte de Sainte-Marie, des renseignements précis ne permettent plus malheureusement de douter de la fin glorieuse de votre ancien commandant.

Il est mort « en héros », m'écrit-on, et tout fait supposer qu'il a été la victime d'un de ces actes du traîtrise ou de lâcheté dont les Allemands sont coutumiers et par lesquels ils ont achevé depuis longtemps de déshonorer leur pays.

Vous avez su, par les journaux et les lettres particulières, la conduite héroïque de nos camarades sur le front.

Le sol d'Ypres et de Dixmude a été largement arrosé par le sang des marins de France et notre pensée doit aller indistinctement vers tous ceux, officiers, officiers mariniers et marins qui ont déjà fait et font encore chaque jour le sacrifice de leur vie pour la patrie.

Certes, vous devez les envier et non les pleurer.

Mais le souvenir des morts doit rester impérissable dans votre mémoire.

Que chacun de vous, en guise d'hommage, reporte donc aujourd'hui, comme je le fais moi-même, sa pensée vers le capitaine de frégate Marcotte de Sainte-Marie, tué à l'ennemi.

Je sais combien il était attaché à son *Latouche-Tréville* et à tous ceux qui avaient été sous ses ordres. Aussi cette pensée vers lui de ses officiers et de son équipage est, sans nul doute, la façon de l'honorer qui peut le toucher le plus dans le coin de terre où il repose.

Vive la France !

Bord, en mer, le 10 décembre 1914.

Le capitaine de frégate commandant :

DUMESNIL.

Le présent Ordre restera affiché dans la batterie, dans le carré et dans les postes pendant quarante-huit heures.

J'espère que sa veuve aura reçu la lettre où je lui envoyais, avec mes respectueuses condoléances, une copie de cet Ordre du jour en guise d'hommage.

Le commandant de Sainte-Marie avait été aimé à bord où la plus grande partie de l'état-major et de l'équipage avaient été sous ses ordres et je suis certain que tous répondirent à mon appel.

L'existence que nous menions sur la croisière fut rapidement fatigante, monotone et sans stimulant, car, si les visites de navires étaient nombreuses, les captures dans cette partie de la Méditerranée furent toujours insignifiantes et

nous n'en fîmes aucune pour notre part. Aussi ne laissai-je pas que d'avoir quelques soucis d'ordre moral, concernant un équipage que j'avais toujours connu si vibrant et si plein de foi et d'énergie, lorsque je constatai que les cas d'ivresse, au cours de nos relâches à Bizerte, allaient en croissant.

Ces relâches étaient, je l'ai déjà dit, toujours assez courtes et bien remplies par le ravitaillement et quelques travaux indispensables ; néanmoins, je m'efforçais de donner un peu de détente à tout le monde et mon second était aussi large que possible pour les permissions de l'équipage. Mais il est malheureusement encore de tradition parmi beaucoup de marins, lorsqu'ils sont à terre et qu'ils ont dans leur poche de larges économies, de dépenser une forte proportion de cet argent au cabaret. A cette époque, les cabarets ne manquaient pas à Ferryville et l'unique rue de cette localité en était largement pourvue des deux côtés. Beaucoup d'habitants avaient même changé de métier, paraît-il, et troqué le leur contre celui plus lucratif de débitant de boisson. Ne disait-on pas que le premier magistrat du pays en avait lui-même donné l'exemple ! Comment lutter dans ces conditions et comment empêcher que des hommes qui peinent durement à la mer, pour ne guère trouver mieux au mouillage, se laissent aller à fêter, le verre en main, le plus petit succès parvenu à leurs oreilles par les communiqués? Ils

résistaient parfois au premier débit, mais après avoir ricoché dans un second puis dans un troisième, il s'en rencontrait toujours un autre où ils s'échouaient finalement, comme la bille d'une roulette qui ne peut éviter son trou.

Il fallut punir et cependant je n'ai jamais vu autant de circonstances atténuantes, ni si bien compris la nécessité absolue de la restriction des licences pour combattre l'ivrognerie.

Dans mon équipage, le fond pourtant restait bon, car à cette même époque eut lieu à bord la création d'une « Caisse permanente de secours pour les œuvres de guerre », à laquelle tous ceux qui n'avaient aucune charge de famille étaient conviés à verser une partie de leurs économies au lieu de les boire et cet appel eut un grand succès. Il nous permit par la suite de renouveler notre premier versement au Secours National et de consacrer d'autres sommes assez importantes à des œuvres intéressantes, comme celle des prisonniers de guerre.

Mais il était manifeste qu'à bord la « vie animale » dominait de plus en plus. L'existence que nous menions y prêtait trop pour que cette tendance pût être combattue bien longtemps d'une façon efficace par les conseils ou les raisonnements. Les événements extérieurs eux-mêmes ne me venaient pas suffisamment en aide, car la guerre de tranchées commencée depuis un certain temps perdait chaque jour de l'intérêt pour des hommes

si éloignés du centre de l'action sur terre. Il faudrait toutefois, se gardant d'être injuste, juger, par l'accomplissement des devoirs, les mérites de chacun. Ceux de l'équipage du *Latouche-Tréville*, du personnel mécanicien et chauffeur en particulier et plus spécialement des équipes de travaux, étaient grands. Nous avions en effet, en commençant la guerre, des chaudières en assez mauvais état et dont la refonte eût exigé, en temps normal, trois ou quatre mois d'indisponibilité. Je ne pouvais, bien entendu, maintenant moins que jamais, envisager une indisponibilité, quelle qu'en fût la durée, sans avoir tout tenté pour l'éviter. La tentative fut faite et, grâce au dévouement du personnel mécanicien et chauffeur, elle réussit pleinement.

J'ai dit le mauvais temps qui régnait presque constamment au cours de nos croisières ; ceci ne nous empêcha pas de travailler, à la mer comme au mouillage, pour réparer les groupes de chaudières qui en avaient besoin. Nous obtînmes à ce moment un large concours de l'arsenal de Bizerte dirigé alors par M. Petithomme, ingénieur en chef des constructions navales, officier supérieur dont on ne saurait trop dire l'intelligence et le dévouement dans ces fonctions et qui nous aida personnellement par tous les moyens. Les équipes du bord démontaient, à la mer, les parties des chaudières en mauvais état et, à la première relâche, les laissaient au port pour les

reprendre réparées à une relâche suivante et les remonter, à la mer également. On peut facilement se représenter l'effort ainsi fourni et lorsque le commandant en chef le reconnut officiellement en mars, à la fin de tous les travaux, les officiers et le personnel auxquels il témoignait sa satisfaction l'avaient bien méritée.

Grâce à eux, disait le texte, le *Latouche-Tréville* a pu assurer sans un jour d'indisponibilité une croisière ininterrompue.

Nous étions au huitième mois de la guerre, nous l'avions commencée avec un vieux croiseur prêt à s'enfouir pendant des mois au fond d'un arsenal pour y entreprendre des réparations importantes et indispensables et, « grâce à eux », sans un jour d'indisponibilité et malgré une vie plutôt active, le vieux croiseur était en assez bon état pour pouvoir continuer la guerre pendant des mois, sans grosses réparations.

Oui, c'est encore un des jours où je me suis senti fier et heureux d'avoir ces hommes-là sous mes ordres.

Je retrouve le texte d'une dépêche ministérielle adressée au commandant en chef, qui nous parvint vers le milieu de février et dont voici la fin :

... Pour que notre maîtrise de la mer porte tous ses fruits, pour que la guerre économique, dont la marine a charge, seconde d'une manière efficace celle que nos armées soutiennent sur terre avec une indomptable énergie, il est indispensable que nos croisières poursuivent

leur œuvre avec une pareille vigilance et une pareille fermeté. Je n'ignore rien des difficultés que comporte leur tâche, ni combien les résultats qu'elle doit nous procurer peuvent paraître lointains aux officiers et marins qui, chaque jour au prix de mille fatigues et souvent de danger, effectuent en cette saison les visites de navires en haute mer.

Votre sollicitude et vos encouragements ne leur font pas défaut, mais je désire que vous leur signaliez que le gouvernement de la République attache une haute valeur à leur rôle et qu'il saura reconnaître la manière dont ce rôle aura été rempli...

Les hommes du *Latouche* dont j'ai dit l'énergie pouvaient bien se placer au premier rang parmi ceux que visait cette dépêche ministérielle et ils faisaient assurément *tout ce qui était en leur pouvoir* pour seconder la vaillance de leurs camarades des armées de la République.

Pour mieux faire ressortir l'effort physique accompli, je puis dire encore qu'une épidémie de grippe, assez bénigne heureusement, avait sévi à bord en février, frappant principalement les chauffeurs. Et l'on comprendra facilement après cela l'intérêt que je portais aux efforts d'Aubert, l'enseigne de vaisseau de détail, pour améliorer la « vie matérielle » du bord.

Chacun à son métier et la besogne sera bien faite !

Le *Latouche-Tréville* n'était pas un navire très compliqué et il exigeait surtout du personnel, pour le service de temps de guerre, un effort physique. Au commandant et aux officiers d'assurer le

côté technique et moral, c'était leur devoir et c'était pour cela qu'ils avaient été instruits.

Dans les circonstances toujours délicates du temps de guerre, le mérite d'un officier remplissant bien ses fonctions apparaîtra souvent à juste titre supérieur à celui de ses subalternes, du fait que l'officier se voit tout naturellement confier les fonctions les plus importantes ; mais, s'il les remplit mal ou médiocrement, il a moins d'excuses qu'un de ses subordonnés. Et, dans cet ordre d'idées, plus un officier est haut en grade et moins il est excusable d'être inférieur à sa tâche dans les besognes exigeant des qualités d'ordre moral : caractère, sang-froid, énergie, courage, etc., car il avait le devoir, dès l'origine, d'acquérir et de développer chez lui de telles qualités s'il voulait être digne, par la suite, de l'honneur qu'on lui réservait, celui de commander à d'autres hommes.

Aussi la logique voudrait sans doute que l'on ne portât pas au pinacle les officiers et, d'une façon plus générale, tous les hommes qui commandent à d'autres, chaque fois qu'ils font « en des circonstances opportunes » la preuve qu'ils possèdent bien ces qualités morales ; mais que l'on fût sévère et même parfois impitoyable pour ceux qui ne les ont pas.

Mais je ne suis pas sûr que la logique soit toujours une des règles de nos institutions !

Je reviens à Aubert, chargé de la coopérative du bord. Il avait des fournisseurs excellents non seulement pour les menues fournitures d'habillement qu'aime le marin et pour les objets de toilette et la parfumerie, mais aussi pour l'alimentation. Sous son habile direction, les thés de 5 heures à la mer avaient pris un grand essor, malgré la concurrence déloyale du chocolat des chauffeurs qui, pour sa confection, monopolisaient à leur profit la chaleur des foyers. Le thé était réellement à bas prix, car pour 10 centimes on avait une tasse toute sucrée, et deux petits gâteaux secs ; à notre époque de vie chère, ce prix apparaît comme tout à fait ridicule et pourtant Aubert réalisait là-dessus des bénéfices importants qui lui permettaient d'améliorer notablement l'ordinaire des grands jours.

Le thé était, il est vrai, confectionné dans une baille en bois, il était sucré à la cassonade et les tasses étaient remplacées, pour chacun, par le quart en fer-blanc que possède tout marin ; mais j'affirme, pour l'avoir goûté, qu'il était néanmoins excellent.

Et pour nous avoir aidés à passer un peu plus agréablement les longues semaines d'une croisière souvent pénible, en améliorant la « vie animale » du personnel et en l'agrémentant de petits bien-être aussi innocents, je ne crois pas exagéré de dire que Maurice Aubert fut un « bienfaiteur » pour le bord. Je suis certain que beaucoup des

anciens de l'équipage penseront comme moi, au souvenir de cette époque, si ces lignes leur tombent sous les yeux.

Les incidents de notre croisière furent rares. J'ai déjà dit que nous ne fîmes aucune capture et, en fait, il ne pouvait se faire beaucoup de contrebande dans les parages où nous exercions notre blocus au vu et au su de tous. Par contre, nous savions qu'un assez grand nombre d'Allemands mobilisés cherchaient à passer d'Espagne en Italie, généralement sur des voiliers, et y réussissaient souvent. Le *La Hire* avait pu en capturer quelques-uns cependant et j'aurais aimé à en faire autant. Nous visitions donc tout ce qui pouvait être suspect et je fus ainsi conduit à arrêter vers la fin de janvier un courrier italien allant de Cagliari à Naples. Il soufflait ce jour-là un vent violent et le capitaine devait supposer toute visite impossible en raison de l'état de la mer, ce qui augmenta mes soupçons. Un malencontreux hasard voulut que nos machines, habituées à partir au commandement, eussent un léger retard au moment où je manœuvrais pour m'approcher et pour abriter la baleinière de visite ; le jas de notre ancre qui débordait beaucoup le gaillard d'avant vint alors heurter légèrement la dunette du petit paquebot, brisant un hublot et faisant quelques avaries insignifiantes aux superstructures. Le navire visité, il fut hélas !

impossible de découvrir le moindre Boche à bord et le capitaine reçut l'autorisation de continuer son voyage; mais il s'y refusa comme un beau diable en déclarant que l'ébranlement dû au choc pouvait avoir dérangé sa cargaison, causé des avaries dans les œuvres vives et qu'il devait rentrer à Cagliari pour passer au bassin et visiter la coque !

J'entrevis un moment les conséquences financières, désastreuses pour la France, de ces diverses opérations. Je me rassurai pourtant en pensant que nous avions un consul à Cagliari et, de fait, je crois que l'affaire se termina fort simplement. J'appris plus tard que le bâtiment avait besoin d'être caréné et que le capitaine, prenant avec beaucoup d'initiative les intérêts de sa compagnie, avait pensé que les frais de ce carénage pourraient sans doute être mis à notre compte.

Le 12 février, nous eûmes à remplir une petite mission consistant à embarquer au sud de la Sardaigne le capitaine de vaisseau Michael H. Hodges, de la marine britannique, et à le conduire à Malte. Le commandant Hodges transborda du *Jules-Ferry* par un temps assez médiocre et devint mon hôte pour vingt-quatre heures. C'était un charmant homme dont j'ai conservé un excellent souvenir et qui voulut bien se trouver satisfait de mon hospitalité. Il portait à Malte les dépêches de l'Amirauté à l'amiral Carden, relatives à l'expédition des Dardanelles.

A Malte, je reçus le meilleur accueil de l'amiral de Lapeyrère qui m'offrit d'y rester vingt-quatre heures... pour charbonner ! Nous étions devenus un peu sauvages après ces deux mois et demi de croisières et il nous eût fallu plus de vingt-quatre heures pour nous acclimater dans ce pays de gens trop... civilisés. Nos soutes étant encore plus qu'à moitié pleines, mieux valait nous replonger immédiatement dans nctre saine misère ; c'est ce que nous fîmes. Arrivés à 8 h. 30 du matin, nous repartions à 10 h. 45 pour notre poste de croisière.

Le 20 mars 1915, à 3 heures du soir, nous étions sur la croisière lorsque nous parvint le T. S. F. suivant :

Marine Bizerte à *Latouche.*

Commandant en chef donne l'ordre au *Latouche-Tréville* de se disposer à partir pour aller se mettre à la disposition du vice-amiral *Saint-Louis* sur la côte de Syrie. Il lui indiquera dès que possible rendez-vous.

A 10 heures du soir, nous faisions route sur Bizerte pour y entrer le 21 au matin.

Je crois inutile de dire que la nouvelle de notre départ pour la Syrie avait été accueillie à bord avec une grande joie. C'est sur les côtes de Syrie que le *Latouche-Tréville* avait fait campagne pendant dix-huit mois avec mon prédécesseur et, quoique la situation fût bien changée depuis lors et qu'il ne pût s'agir pour le moment d'autre chose que de croiser au large des côtes et de se

présenter en ennemis là où le bâtiment avait été tant de fois accueilli en ami, toutes sortes d'espoirs surgissaient dans les esprits. Tous ceux qui avaient connu la Syrie, le prestige dont la France y jouissait et la sympathie que nous inspirions aux habitants, ne pouvaient croire qu'une expédition n'y fût pas faite plus ou moins prochainement, coïncidant avec un soulèvement presque général des populations et aboutissant à la conquête du pays par les Alliés. Les nouveaux du bord acceptaient de leur côté les suppositions les plus favorables, mais, nouveaux ou anciens, tous éprouvaient une satisfaction indiscutable à quitter une croisière pénible et ingrate pour quelque chose d'inconnu.

Le commandant de l'escadre de Syrie était le vice-amiral Dartige du Fournet qui venait d'arborer son pavillon sur le *Saint-Louis* en quittant la préfecture maritime de Bizerte. Nous le connaissions donc bien et, en dehors de son activité et de son intelligence que chacun de nous appréciait, nous lui étions reconnaissants de toute l'aide que nous avions trouvée dans l'arsenal placé sous son haut commandement.

J'ai dit précédemment la remise en état de nos chaudières. A la fin de février, nous avions pu également changer un de nos canons de 14 centimètres en mauvais état, et il ne nous restait, pour être parfaitement prêts à suivre notre nouvelle destination, qu'à charbonner et à nous ravi-

tailler. Ce fut vite fait et le 24 au matin nous partions pour Navarin, notre premier rendez-vous.

Le 25, en mer, nous reçûmes par T. S. F. l'ordre de rallier directement Port-Saïd et le 27, à 8 heures du matin, le *Latouche-Tréville* s'amarrait dans le Canal.

V

LE BLOCUS DES CÔTES DE SYRIE

Nos espoirs au sujet du rôle qui venait de nous être dévolu ne se réalisèrent pas, mais le court séjour que nous fîmes dans l'escadre de Syrie fut loin d'être une déception. Après nos longs mois d'hiver entre Bizerte et la Sardaigne, tout devait d'ailleurs nous paraître beau.

Port-Saïd ne se ressentait de la guerre que par une recrudescence de mouvement et tous mes officiers furent ravis de revoir leurs nombreuses relations dans ce pays où ils avaient, à plusieurs reprises avant la guerre, reçu un si cordial accueil. Je passai là moi-même quatre jours de détente fort agréables et fort utiles en attendant l'arrivée du *Saint-Louis*, navire amiral, en tournée sur la côte.

L'amiral Dartige du Fournet rentra le 30 mars, et le 1er avril nous appareillions pour Alexandrette en longeant les côtes.

Toutes les dispositions de combat ont été prises et, bien qu'il ne puisse y avoir de sérieux engage-

ments en perspective, cette simple mesure a suffi pour donner une tout autre allure au personnel. Chacun relève la tête et il est facile de voir sur les physionomies que l'accablement résultant de nos précédentes croisières de blocus n'a laissé aucune trace à bord.

1er *avril.* — A midi, devant Gaza, rappelé au branle-bas de combat. A notre aspect, les habitants s'enfuient vers l'intérieur des terres. Ordre nous a été donné de détruire l'appontement si le temps le permettait, la houle ayant empêché jusqu'à présent les bâtiments de l'escadre d'opérer cette destruction ; la mer est presque calme et il semble que ce sera un jeu pour nous.

Cependant, comme par un fait exprès, la houle paraît reprendre lorsque nous sommes en position à 1 500 mètres environ et le roulis, quoique assez faible, dérègle fortement notre tir. Toutes les poitrines vibrent aux premiers coups de canon, mais, hélas ! force nous est de ressentir quelque humiliation lorsque je suis obligé de faire cesser le tir après avoir dépensé 19 coups de 14 centimètres et 6 coups de 65 millimètres, sans résultat bien appréciable.

Je préfère ne pas écrire ici les qualificatifs qui sont prodigués à l'adresse de l'appontement de Gaza, par les canonniers principalement !

Dans l'après-midi, nous défilons devant Jaffa et Ascalon. Le temps est splendide et quels sou-

venirs le spectacle de cette côte n'éveille-t-il pas chez la plupart d'entre nous? Est-il possible que la Palestine soit aux mains des Turcs, sans que la France puisse y exercer son contrôle de puissance protectrice des chrétiens d'Orient? Est-ce donc une page d'histoire nouvelle qui commence, rompant avec les traditions de tant de siècles?

2 *avril.* — De 9 heures du matin à la nuit, nous défilons devant Beyrouth et les villes de la côte, jusqu'à l'île Rouad. Nous naviguons par des fonds supérieurs à 100 mètres pour éviter les mines qui pourraient avoir été mouillées à proximité de terre à notre intention, mais le rivage descend vite sur toutes ces côtes de Syrie et nous ne sommes pas assez éloignés de terre pour ne pas être distingués nettement par les habitants, qui ne peuvent avoir oublié la silhouette caractéristique du *Latouche-Tréville.*

Beyrouth, où les congrégations françaises étaient si puissantes. Le Liban, où la population maronite nous restera entièrement fidèle et préférera mourir de faim plutôt que de renier sa foi traditionnelle dans notre pays !

Le commandant en chef des forces turques en Syrie est Djemal Pacha, l'ancien ministre de la Marine ottomane dont je ne puis manquer de me rappeler la visite en France. Il y reçut le plus cordial accueil, et, après avoir visité nos principaux ports, ne tarit pas de louanges sur la flotte

française et de protestations d'affection pour notre pays ; ce qui ne l'empêcha pas, paraît-il, de faire des gorges chaudes sur notre marine dès son retour à Constantinople et de traiter sans tendresse, peu de temps après, les partisans de la France.

Le 3 avril, nous sommes à Alexandrette où notre rôle principal consiste à surveiller un navire américain chargeant de la réglisse pour le compte d'une maison de New-York ; son chargement total doit comprendre 3 500 tonnes de racines de réglisse. Voilà, pensâmes-nous, de quoi calmer la toux de bien des enfants américains ; mais cette réglisse était uniquement destinée à la préparation du tabac de Virginie !

Notre première capture. — C'est le 7 avril que nous advint cet événement important. Un télégramme de l'amiral nous avait enjoint de surveiller le vapeur américain *Indiana* se rendant à Mersina et signalé comme suspect. Nous arrivâmes à Mersina à la pointe du jour et la visite de l'*Indiana* me conduisit à en prononcer la capture et à l'expédier immédiatement à Alexandrie sous le commandement de Le Moaligou. Le même jour, nous capturâmes également une balancelle turque que nous ramenâmes à la remorque à Alexandrette.

Vraiment ce fut une belle journée !

Et comment supposer que le tribunal des prises,

appelé à statuer deux ans plus tard sur la validité de notre prise, oserait l'annuler?

Le 15 avril, nous ralliâmes le *Saint-Louis* sur rade de Caïffa et il devint évident pour tous que la capture de l'*Indiana* nous valait un grand prestige aux yeux de l'amiral, lorsque nous reçûmes de celui-ci l'ordre d'aller détruire le pont du chemin de fer de Saint-Jean-d'Acre.

Fort heureusement, nous avions l'expérience de l'appontement de Gaza pour nous rendre modestes et nous engager à étudier attentivement l'opération afin de n'y pas perdre la face. La chance nous favorisa et bien que la mer ne fût pas absolument calme, c'est avec une dépense modérée de munitions que nous réussîmes à effectuer la destruction ordonnée. En rentrant à Caïffa pour rendre compte de ma mission, j'aperçus amarré derrière le *Saint-Louis* un gros caïque qui venait d'être arrêté et qui était chargé entièrement de superbes oranges; je profitai de la satisfaction de l'amiral pour me faire donner 2 000 oranges que l'armement de mon vapeur ne mit pas longtemps à embarquer. Elles étaient succulentes.

Ce fut notre récompense et l'amiral eût été bien inspiré en achevant de prendre la cargaison au lieu de se laisser apitoyer par les larmes et les cris du batelier, soi-disant ami de la France, et de le relâcher. Il aurait ainsi découvert en effet que, sous le chargement, se trouvait du haschich de contre-

bande et que la perspective de perdre ce haschich dont la valeur était bien supérieure à celle des oranges, causait seule la douleur du batelier !

Mais les gens de la côte sont d'habiles comédiens. Peu de temps après, le navire amiral arrête à nouveau un petit voilier à bord duquel se trouvaient un couple de vieillards, homme et femme, et une toute jeune fille. Leurs réponses à l'interrogatoire de l'officier visiteur paraissent un peu louches à ce dernier, qui amène à bord les deux vieux. Ils se jettent alors aux genoux de l'amiral qui se trouvait là, pleurent, gémissent, se frappent la poitrine, invoquent le saint nom d'Allah, et l'interprète questionné traduit qu'ils aiment la France et que les Français ne voudront pas faire du mal à deux pauvres vieux qui ont réussi à s'échapper avec leur petite-fille devant l'arrivée des soldats turcs pour gagner une autre localité de la côte où des parents leur offriront un abri.

L'amiral se laisse attendrir et les fait relâcher. Il ne manque pas d'observer cependant, en regardant avec quelques officiers la petite-fille assise dans l'embarcation que les vieux n'ont pas encore regagnée, qu'elle ne paraît pas trop effrayée de voir des chrétiens et qu'elle semble même lancer du côté des officiers quelques œillades encourageantes ; mais il est bien difficile de se rendre compte de l'expression exacte de la physionomie à l'abri d'un voile.

Et il y eut de la gaieté sur le navire amiral

lorsque l'on apprit quelques jours plus tard que les vieux n'étaient pas mariés et que la jeune fille ne leur était en rien parente, mais qu'il s'agissait simplement d'une fillette conduite contre son gré chez un riche Turc pour faire partie de son harem.

Les œillades de cette enfant n'avaient d'autre but que d'obtenir une délivrance qu'elle ne savait pas ou n'osait pas réclamer plus clairement.

Le 19 avril, nous étions à Port-Saïd depuis quarante-huit heures ; notre ravitaillement était presque achevé, mais nous avions commencé à entreprendre quelques travaux de machine, lorsque l'amiral me fit appeler et me demanda si nous pourrions appareiller le soir même pour Alexandrie afin d'escorter un convoi vers Moudros, le *Jauréguiberry*, bâtiment de corvée, ayant quelque empêchement. Je répondis que nous ferions de notre mieux pour être prêts, mais j'étais certain par avance qu'aucun obstacle ne pourrait se produire lorsqu'il s'agissait de nous rapprocher des Dardanelles, ces Dardanelles déjà trop fameuses par le souvenir du 18 mars, mais où, chuchotait-on, se préparait une revanche éclatante. Il m'apparaissait comme étrange, ce terme de « corvée » pour qualifier la chance que nous avions d'aller, ne fût-ce que dans leur voisinage.

Et à 5 heures, le même soir, nous étions en route vers Alexandrie.

L'expédition des Dardanelles avait été tenue

naturellement aussi secrète que possible, mais le premier projet de débarquement direct formé par les Anglais, pour leur personnel et leur matériel, ayant été immédiatement reconnu impraticable, une base militaire avait dû être créée à Alexandrie. C'est là que tous les transports vidaient les troupes, les chevaux, l'artillerie, le matériel de toute sorte et les énormes approvisionnements dont s'accompagnent tous les corps expéditionnaires, ceux de nos alliés plus particulièrement. Ce changement de plan avait obligé à retarder le débarquement lui-même et par suite de ce retard, si quelques détails en étaient encore restés secrets, l'opération elle-même était, je n'ai pas besoin de le dire, parfaitement connue dans le grand port égyptien lorsque nous y arrivâmes. Je me rappelle que nous en discutâmes plus d'une fois, et probablement avec notre parti pris de « pro-Syriens » convaincus que l'effort des Alliés aurait dû être tout d'abord dirigé vers une contrée que nous jugions si facile à libérer.

Je ne veux certes pas entamer ici de grandes controverses ; elles n'auraient pas leur place dans ce volume sans prétention et au milieu des simples souvenirs de guerre qui le composent ; pourtant je dois dire que j'avais été dès mon arrivée en Syrie très frappé de la situation spéciale de la région d'Alexandrette et de la nécessité absolue d'une expédition de ce côté. Cette impression avait été si vive que j'exposai immédiatement

mes idées par lettre à une des hautes personnalités de la marine, avec l'espoir d'apporter quelques arguments dans la discussion et en faveur d'un projet qui, me semblait-il, ne pouvait manquer d'être mis à l'ordre du jour à brève échéance.

A cette époque, les tunnels du Taurus et de l'Amanus n'étaient pas terminés et ils constituaient deux interruptions de la voie ferrée du Bagdad, reliée au réseau syrien. Il existait une bonne route de montagne pour franchir le Taurus et le non-achèvement de ce premier tunnel n'avait d'autre inconvénient que d'obliger à un transbordement des troupes et du matériel ; mais il n'en était pas de même pour l'Amanus, car les routes de cette montagne, médiocres en tout temps, étaient impraticables en hiver ; aussi en toute saison les convois devaient, plus ou moins, utiliser la route passant par Alexandrette pour rejoindre Alep. Or, nous savions de source certaine que six mois étaient encore nécessaires pour achever le tunnel de l'Amanus et le mettre en service. Les opérations découlant de cette situation pouvaient être à plus ou moins grande envergure, mais les Alliés, en débarquant dans la baie d'Alexandrette et en obligeant ainsi l'ennemi à combattre loin de ses bases, auraient contre-balancé ce même inconvénient chez eux. Les faibles effectifs turcs permettaient une surprise facile, que la situation géographique eût ensuite permis d'exploiter d'autant mieux que nous aurions eu pour nous tous ces

Arméniens montagnards qui peuplent la région.

La route d'Alexandrette-Alep coupée, les travaux du tunnel de l'Amanus arrêtés, la Syrie tombait entre nos mains et la question de la défense de l'Égypte ne se posait plus.

Ma lettre, en admettant qu'elle eût pu être de quelque utilité, devait arriver hélas! beaucoup trop tard, car, je l'ignorais à ce moment, l'expédition des Dardanelles était décidée par les Alliés et, une fois la lourde machine mise en branle nous étions voués à subir les conséquences de cette désastreuse opération d'une conception si discutable. Et ces conséquences étaient profondes, car les ressources en personnel et en matériel absorbées pour nous maintenir accrochés à la pointe de Gallipoli allaient être si considérables, qu'il nous faudrait renoncer absolument à jeter les yeux ailleurs. Pendant plusieurs mois encore pourtant, l'occasion resta favorable pour causer de graves embarras à l'ennemi dans cette région d'Alexandrette dont je viens de parler.

Le 20 avril, je retrouve à Alexandrie non seulement mon convoi, qui n'attend qu'un ordre pour se mettre en route, mais... ma prise de Mersina, le vapeur *Indiana*. Notre consul général, M. de Reffye, ne me cache pas que les Américains ont protesté contre cette capture d'un de leurs navires de commerce et plus particulièrement contre la mesure, prise en conformité de nos règlements,

qui veut que le bâtiment capteur hisse le pavillon de sa nation à bord du bâtiment capturé. Et, en effet, le commandant du *Tenessee* alors à Alexandrie, auquel je vais faire visite, me parle de cette affaire. Aux États-Unis, chaque État a ses lois particulières et notre règlement sur le droit international, qui précise que tout navire de commerce américain doit avoir un commandant et des officiers citoyens américains, est dans son tort, me dit-il, en ne tenant pas compte de la législation de l'état du Maine, conformément à laquelle l'*Indiana*, régulièrement enregistré, peut porter le pavillon des États-Unis sans avoir à bord un seul Américain. Ma discussion avec le commandant Becker se prolonge un peu et je vois qu'il revient volontiers sur ce qu'il considère comme un affront au pavillon américain.

« Parlons en camarades, lui dis-je alors. Croyez-vous sincèrement que le pavillon américain soit bien placé à la poupe des bâtiments comme l'*Indiana*, appartenant à cette compagnie Hadji-Daoud connue dans l'Archipel pour se livrer à toutes les contrebandes. Et vous portez-vous garant que les capitaines et les états-majors de ladite compagnie, appartenant on ne sait trop à quelle nationalité, ne commettent pas fréquemment des actes que le pavillon américain ferait mieux de ne pas couvrir? »

Mon argument a porté et, en camarade, le commandant Becker m'avoue ne pas professer

une très haute estime pour la compagnie en question. Il m'avoue même avoir entendu affirmer, de bonne source, que les soutes à charbon de la plupart de ces navires ont des doubles cloisons formant compartiments secrets pour la contrebande. Je le remercie du renseignement et nous nous quittons les meilleurs amis du monde.

Mon convoi étant retardé par les navires anglais qui devaient en faire partie et qui n'étaient pas prêts, je m'étais déjà mis en mesure de profiter du renseignement du commandant Becker et de reprendre la visite de l'*Indiana*, lorsque l'ordre de départ nous parvint enfin. On avait décidé de ne pas attendre les navires anglais et le 22 avril à midi, nous appareillions d'Alexandrie, escortant les six transports : *Italie*, *Moulonia*, *Petite-Savoie*, *Pelion*, *Djurdjura* et *Yunnan*.

Le 25 avril, à 2 heures du soir, je mouillais avec mon convoi sur la rade de Moudros où se trouvaient la *Foudre*, la *Drôme* et quelques rares navires français et anglais.

CHAPITRE IV

AUX DARDANELLES ET DANS L'ARCHIPEL

I

AUX DARDANELLES
LA PÉRIODE DES COMBATS

Donc, le 25 avril 1915, à 2 heures de l'après-midi, nous avions mouillé sur la rade de Moudros, un peu surpris de la trouver presque déserte, alors que nous pensions y rencontrer une foule de bâtiments de guerre et de transports. Mais en rapprochant ce fait des détonations sourdes, plus distinctes depuis notre arrivée et sur la nature desquelles il était maintenant impossible de se méprendre, nous comprenions que la partie était engagée ; aussi notre désir d'avoir des nouvelles était-il grand.

La *Foudre*, un des deux seuls bâtiments de guerre présents, était alors commandée par un de mes bons amis, le capitaine de frégate Maxence Carré. J'étais à son bord quelques instants après

et c'est de lui que j'obtiens les premières précisions sur les opérations, commencées depuis le matin seulement.

L'amiral Guépratte, commandant la division des Dardanelles, qui a sous ses ordres les forces navales françaises chargées de préparer le débarquement de nos troupes, d'assurer leur mise à terre et de les appuyer ensuite, ne dispose que de deux cuirassés, le *Jauréguiberry*, navire amiral, et le *Henri-IV* et d'une escadrille de torpilleurs.

La *Jeanne-d'Arc*, commandant Grasset, venue comme moi quelques jours auparavant en escorte d'un convoi, et l'*Askold*, croiseur russe, se sont également rangés sous ses ordres.

Il n'y a plus dès lors aucun doute dans mon esprit et, si modeste que puisse être l'aide que nous apporterons à l'amiral, cette aide doit lui être offerte sans délai. Toute communication par T. S. F. étant interdite, j'irai porter mon offre moi-même.

Mais nous ne pouvons pas arriver ainsi au hasard et il serait bon d'avoir les ordres de la division afin de savoir dans quelle région opèrent nos bâtiments et quelles sont les conventions spéciales pour le ralliement. Ces ordres, le lieutenant de vaisseau Moreau, qui commande la direction du port de Moudros, croit qu'il en existe encore un exemplaire et il s'offre à aller le rechercher.

Je fais signaler au *Latouche-Tréville* d'être prêt à appareiller le plus promptement possible. Je

sais qu'il faudra faire au préalable dans les machines quelques petits travaux indispensables, mais mon signal aura calmé l'impatience des esprits et je n'ai aucune inquiétude à cet égard, les travaux seront faits vite et bien.

Moreau tarde un peu dans ses recherches et mon vieux camarade Maxence Carré a entrepris de me raconter tous les avatars de son navire, ses mécomptes et ses espoirs ; il le fait avec ce feu et cette conviction qu'il apporte en toutes choses de son métier. Je l'écoute, mais aucune de ses paroles ne pénètre dans mon cerveau préoccupé uniquement du grand événement qui vient de surgir, car je sens profondément que notre heure est arrivée de jouer vraiment un rôle dans cette guerre.

Et j'interpelle le commandant de la *Foudre* avec cette familiarité dont nous usons toujours entre nous :

« Maxence, je te quitte pour rentrer à mon bord, car je n'entends pas la moitié des choses certainement fort intéressantes que tu me racontes. Envoie-moi Moreau, je te prie, dès qu'il arrivera. »

A peine ai-je mis le pied sur la coupée du *Latouche*, que je lis la même question sur les visages de tous ceux qui saluent mon arrivée : « Où allons-nous? » et je réponds avant que la question elle-même ait été formulée :

« Thouroude, prévenez-moi dès que nous serons

prêts à appareiller et faites-moi apporter de suite les cartes de Lemnos aux Dardanelles. »

Ah ! le bel éclair de joie dans tous les yeux ! Dans cinq minutes, le dernier homme du bord saura certainement la nouvelle.

Et, lorsque vers 5 h. 30 du soir, mon second vint me prévenir que nous pouvions appareiller et que *tout était prêt*, j'attachai la même signification que lui à ces trois derniers mots. Oui, je sentais que tout était prêt, matériel et personnel, et que nous pouvions aller en confiance vers notre destin. Moreau m'avait apporté l'ordre nº 34 de la division de complément, c'était l'appellation officielle de la division cuirassée que commandait l'amiral Guépratte, et je savais que le débarquement de nos troupes avait dû s'effectuer près du saillant du vieux fort de Koum-Kalé, c'est donc de ce côté qu'il me faudrait chercher le *Jauréguiberry*, toutes les opérations sur la presqu'île de Gallipoli ayant été réservées aux Anglais. Je donnai l'ordre de mettre aux postes d'appareillage.

A 6 heures du soir, nous étions en route. Le jour tomba rapidement et il faisait déjà presque nuit lorsque nous doublâmes la pointe sud-est de Lemnos. Nous filions allégrement à la vitesse de 14 nœuds.

Le bruit du canon grandissait à mesure que nous avancions et le temps passait vite. A l'exception du personnel mécanicien et chauffeur de ser-

vice, tout l'équipage était sur le pont ; tous les officiers sur la passerelle. Et chacun scrutait ardemment l'horizon devant nous.

Nous marchions au canon ! Nous allions aider les nôtres aux prises avec l'ennemi, nous allions enfin nous battre, et point n'était besoin de paroles pour exprimer l'allégresse et la force des sentiments que chacun ressentait et qu'il sentait pareils chez ceux qui l'entouraient.

Vers 9 heures du soir, l'horizon paraît s'éclairer, embrasé d'une grande lueur rougeâtre. Puis des milliers de petites lueurs apparaissent qui sont des feux de navires, et d'autres feux plus brillants qui sont les faisceaux des projecteurs des bâtiments de guerre éclairant la côte ; au milieu d'eux, un gigantesque phare tournant, c'est le projecteur de Chanak que nous apprendrons bientôt à connaître. Enfin des éclairs jettent constamment des lueurs plus vives en divers points de l'horizon, ce sont les lueurs des grosses pièces des cuirassés alliés tirant sans relâche.

Nous nous rapprochons, tout s'accentue et s'éclaire davantage ; la canonnade devient un roulement ininterrompu.

Nous approchons toujours et on a la sensation que nous allons entrer à l'aveuglette dans la forêt de navires que nous sentons là, tout près de nous, bien qu'il soit impossible de les distinguer.

Notre position est incertaine car il est difficile d'évaluer quelle a été l'influence du courant sur notre route et la vitesse finit par être impressionnante. Il s'agit pourtant d'arriver au plus vite ; le spectacle de plus en plus grandiose dont nous sommes témoins dit assez que la lutte est ardente et peut-être notre concours sera-t-il immédiatement utile.

Presque devant nous, une partie plus sombre dans l'horizon de feu, ce doit être l'entrée des Détroits, je fais mettre le cap du navire légèrement à sa droite. Nous croisons un énorme bâtiment brillamment illuminé dans lequel nous reconnaissons un navire-hôpital en route vers Moudros, plein de blessés sans doute.

Nous sommes entrés dans la zone où sont mouillés des navires de toute sorte, transportant des troupes, cargos, chalutiers, remorqueurs, etc., etc., ils sont évidemment hors de portée de l'ennemi et presque tous sont éclairés.

Cette zone franchie, voici celle où les navires de guerre au mouillage, tous feux soigneusement masqués, exécutent leur terrible bombardement. La vitesse a été diminuée depuis quelque temps et la terre ne paraît plus très loin lorsque, tout à coup, une grosse masse noire se détache sur le fond sombre de la côte et je reconnais immédiatement la silhouette unique et si caractéristique du *Jauréguiberry*, avec sa coque courte et très haute

sur l'eau et ses deux mâts militaires. La chance nous a favorisés et quelques minutes plus tard nous sommes à côté du navire amiral et à 200 mètres environ par bâbord à lui. Il est à l'ancre et un courant de 4 à 5 nœuds, dans lequel nous restons immobiles, le maintient parallèle à la côte.

Il est 10 heures du soir.

C'est peu de chose pour un armement de baleinière, qui a fait croisière en pleine mer pendant tout l'hiver, de franchir 200 mètres et d'étaler un courant de 5 nœuds ; aussi quelques minutes après avoir stoppé et laissé le quart à mon second, je suis accosté le long du *Jauréguiberry* dont j'escalade l'échelle de combat sans que mon arrivée ait paru intéresser qui que ce soit. Il est tout à fait évident que l'attrait est par tribord où, de temps à autre, on canonne la terre et que la présence du *Latouche* lui-même n'est pas connue. Le timonier que je charge d'aller prévenir l'aide de camp de service ne paraît pas particulièrement surpris néanmoins de me voir ; son intérêt a dû être émoussé dans la journée par des choses plus sérieuses.

« Commandant, l'amiral vous prie d'entrer ! »

Et je pénètre dans la salle à manger où l'amiral Guépratte, en veston et d'une correction impeccable comme toujours, me tend la main le plus aimablement du monde.

« Bonjour, cher ami, comment allez-vous et d'où sortez-vous? »

J'annonce l'arrivée à bon port du convoi mouillé sur rade de Moudros et j'expose que les circonstances m'ont paru assez sérieuses pour venir offrir les services de mon bâtiment, trop heureux si nous pouvons être de quelque utilité.

« Comment, si vous pouvez être utile ; mais je crois bien et je vous garde. »

Et s'adressant à un général qui traverse la salle à manger l'air un peu préoccupé :

« N'est-ce pas, mon général? Permettez-moi de vous présenter le capitaine de frégate Dumesnil, commandant le *Latouche-Tréville*, qui vient offrir les services de son bâtiment. Et je viens de lui répondre que nous le gardons. »

Je comprends que je suis en présence du général d'Amade qui me tend la main, acquiesce d'un geste poli et s'éloigne l'air toujours absorbé.

Ma conversation avec l'amiral est brève, mais il la termine par une de ces phrases dont il a le secret :

« Eh bien ! mon cher commandant, au revoir. Et afin de vous témoigner ma gratitude, je confie pour demain au *Latouche-Tréville* le poste d'honneur, le plus avancé dans les Dardanelles. Rentrez à votre bord et allez mouiller derrière nous ; vous recevrez mes instructions dans la nuit. »

Au poste le plus avancé ! A deux pas de l'endroit où le 18 mars l'héroïque *Bouvet* a creusé son tombeau dans les flots ! Ah le brave homme, il avait trouvé immédiatement le chemin de mon cœur et je lui adressai un profond et chaleureux merci.

Mon discours préparatoire au combat était tout fait, je n'avais qu'à répéter aux officiers et à l'équipage les paroles de l'amiral. C'est ce que je fis dès mon retour à bord et je n'eus aucune surprise à lire, le lendemain au jour, la joie et la fierté sur tous les visages. Je puis dire que j'en éprouvai néanmoins un sentiment profond d'orgueil et de plaisir.

Allons, le métal était bien trempé ; il n'y avait à bord qu'une seule âme et nous pouvions nous présenter avec confiance sous le feu de l'ennemi !

26 *avril*. — Les instructions de l'amiral nous enjoignent de prendre poste à l'intérieur des Dardanelles de façon à battre le cimetière de Koum-Kalé, le Méandre et la plaine de Troie. Éventuellement, nous aurons à contrebattre les batteries ennemies tirant sur nos troupes.

L'appareillage a lieu à 5 h. 45 et l'action, interrompue jusqu'à présent semble-t-il, recommence de toutes parts lorsque nous sommes à poste.

Le temps est splendide et le spectacle, vu de

la passerelle, unique. Lorsque les circonstances nous permettent de détacher les yeux de notre champ d'action pour les reporter sur la presqu'île de Gallipoli où les Anglais, appuyés par leurs cuirassés, sont accrochés, l'aspect est tout aussi passionnant. Partout c'est un crépitement de fusillade au milieu duquel on distingue les tac-tac des mitrailleuses et que vient soutenir une canonnade intense. Les obus soulèvent des panaches de poussière ou des gerbes d'eau énormes et sur des kilomètres carrés, la terre comme la mer paraissent être en proie à la frénésie d'un génie de destruction.

Notre mise en action n'a pas été simple et dans l'exécution de ces bombardements, pour lesquels nos appareils de conduite du tir ne sont guère appropriés, l'officier de tir Lucas rencontre bien des difficultés. Les points à viser sont rares dans cette plaine du Méandre et lorsqu'un pointeur a été bien éduqué sur la passerelle, il trouve en descendant de plusieurs mètres un aspect tout différent du paysage qui le déroute. L'isolement des pointeurs dans nos tourelles fermées constitue aussi une gêne sérieuse.

Mais la bonne volonté est si grande chez tout le monde, l'esprit si tendu, que les intelligences les plus simples paraissent se développer subitement et comprendre immédiatement toutes les explications. Et bien peu de temps s'est écoulé depuis notre entrée dans les Détroits que déjà

le bâtiment est apte à faire un plein usage de tous ses moyens. Il le faut, car il ne s'agit plus maintenant de détruire le pont de Saint-Jean-d'Acre ou de bombarder les convois de chameaux circulant sur la route d'Alexandrette ; ici nous avons devant nous des ennemis sérieux, ainsi qu'en témoignent leurs ripostes et les gerbes d'eau qui se soulèvent de temps à autre dans notre voisinage, et nous les savons accrochés là, devant nous, dans ce cimetière de Koum-Kalé en partie conquis par nos trois bataillons qui ont emporté la veille de haute lutte tout le petit village à moitié détruit.

C'est à la *Savoie* que reviendra l'honneur de déloger les Turcs, en prenant en enfilade de ses canons la butte derrière laquelle ils sont retranchés, mais nous battons la plaine et les parages du Méandre, empêchant ainsi l'arrivée des renforts turcs, puis la fuite des défenseurs du cimetière qui vont de ce fait être bientôt capturés par nos soldats.

Notre matinée est bien remplie ; la *Jeanne-d'Arc* et le *Henri-IV* nous ont rejoints et les trois bâtiments canonnent avec entrain les mêmes objectifs en défilant à tour de rôle devant eux. Et, dans l'après-midi, nous nous étonnons déjà des difficultés auxquelles nous nous sommes heurtés le matin ; non seulement dans la plaine nous attaquons vigoureusement et instantanément à la moindre alerte, mais nous trouvons

tout le temps nécessaire pour contre-battre les batteries ennemies établies sur les crêtes de la côte d'Asie, alors que quelques heures plus tôt nous pouvions à peine les repérer. Chacun en distingue maintenant les canons comme de minuscules bâtons noirs qui font un petit mouvement presque imperceptible en arrière, au départ du coup.

Les projectiles ennemis? Il est trop facile vraiment de les éviter. Lorsque l'adversaire règle son tir et que les coups se rapprochent de nous, un changement d'allure des machines et le voilà dérouté. Sur la passerelle se trouvent le commandant, l'officier de tir et un nombreux personnel pour la veille, le tir ou les signaux. Tout ce monde suit le petit jeu auquel nous gagnons toujours. Pourtant nous commençons à soupçonner qu'on y perd quelquefois, lorsque la *Jeanne-d'Arc* reçoit deux projectiles de 15 centimètres dont l'un tue ou met hors de combat l'armement d'une casemate presque en entier. Sur le moment, nous nous rendons compte seulement que le grand croiseur a été touché et ceci ne diminue pas la haute idée que nous avons de notre *Latouche*, presque aussi puissant et tellement plus petit, que les projectiles ennemis ne peuvent parvenir à atteindre !

A 7 heures du soir, nous sommes de retour au mouillage derrière le *Jauréguiberry*. Chacun à bord

a conscience d'avoir bien fait son devoir, cela se voit.

Mais nous n'avons pas terminé, car il faut maintenant aider au rembarquement des troupes françaises. Le succès du débarquement à Gallipoli est assuré et les opérations sur la côte d'Asie, qui n'étaient qu'une simple diversion, sont terminées. Une partie importante de nos troupes, tenue jusqu'alors en réserve, va occuper au cap Hellès la droite de la ligne franco-anglaise et les trois bataillons de Koum-Kalé les rejoindront après avoir comblé leurs vides.

Le général en chef sir Jan Hamilton se décide dans la nuit à maintenir nos troupes sur la côte d'Asie, conformément à la suggestion du général d'Amade, mais son ordre arrive trop tard. Le rembarquement est commencé et on ne peut plus l'interrompre. Tout est terminé à 4 heures du matin et les embarcations du *Latouche-Tréville*, avec deux enseignes, Le Moaligou et Le Breton, ont rendu de précieux services.

27 *avril*. — Nous nous ravitaillons en munitions au mouillage de Tenedos.

L'amiral Guépratte vient passer l'inspection. Il s'est fait précéder d'un signal nous remerciant du précieux et dévoué concours que nous lui avons apporté ; aussi cela augmente-t-il encore le succès qu'il a tout naturellement parmi les

équipages grâce à son allure originale depuis longtemps populaire et au prestige que lui vaut son courage personnel. L'amiral aborde avec moi le sujet des récompenses et sur mon insistance qu'il n'en saurait être de meilleure que de nous conserver, s'il juge que le bâtiment est réellement apte à lui rendre des services, je sens que l'émotion le gagne.

« Et comment pourrai-je penser autrement, mon cher commandant, n'avez-vous pas fait vos preuves? Vous avez raison et, dans les conditions où je suis, on n'a pas le droit d'abandonner si facilement un bâtiment de choix avec un personnel de choix. Je télégraphie au ministre pour demander qu'il vous laisse à ma disposition. Merci. »

A 6 heures du soir, la *Jeanne-d'Arc* appareille pour regagner l'escadre de Syrie.

Le 28 et le 29 avril, nous reprîmes notre faction dans les Dardanelles. Il ne s'agissait plus maintenant que de contrebattre les batteries ennemies de la côte d'Asie, tirant sur nos troupes au cap Hellès ou dans la baie de Morto. Nous commencions à être rompus à notre métier, mais l'ennemi paraissait apprendre le sien également. Les batteries, se dissimulant derrière les crêtes, devenaient à peu près invisibles et impossibles à battre. Les gerbes se faisaient plus nombreuses autour de nous, nous encadrant fréquemment et le bruit des projectiles ennemis éclatant dans l'eau se trans-

mettait à la coque, produisant un bruit métallique si net que le personnel des fonds avait constamment l'impression de chocs directs. Cependant, nous ne fûmes pas touchés.

Les mines dérivantes se firent aussi plus nombreuses et il fallut organiser un service de veille spécial contre ces engins peu agréables à rencontrer, pour permettre de les couler ou de les éviter à temps. Nous avions à bord, heureusement, comme chef de pièce de 65 millimètres, un canonnier nommé Safforès qui était un pointeur merveilleux, il commença par se révéler dans le coulage des mines. Il se faisait quelquefois des matches entre navires anglais et français lorsqu'une mine passait entre les deux. Quand Safforès était présent, le résultat n'était pas douteux. Nous attendions que l'Anglais ait tiré un certain nombre de coups pour lui permettre de se rendre compte de la difficulté d'atteindre le but et en trois coups, quelquefois moins, Safforès touchait la mine et la coulait.

30 *avril.* — L'amiral nous transmet à une heure du matin l'ordre de rallier la côte de Syrie, il annonce en même temps qu'il viendra passer l'inspection dans la matinée.

A 10 heures en effet, l'amiral Guépratte monte à bord, puis, après avoir passé rapidement devant l'équipage et avoir prononcé quelques paroles d'adieu, il descend chez moi et me remet l'ori-

ginal, écrit de sa main, de l'ordre du jour que je reproduis ci-après :

DIVISION DE COMPLÉMENT
DE L'ARMÉE NAVALE

—

Amiral.

ORDRE DU JOUR

Au moment où le contre-amiral, commandant la force navale détachée aux Dardanelles, a le regret de se séparer du croiseur cuirassé le *Latouche-Tréville*, après une féconde et malheureusement trop courte collaboration, l'amiral tient à offrir au commandant de ce bâtiment l'expression de sa toute cordiale reconnaissance et il le prie de bien vouloir être son interprète auprès de son état-major, petit état-major et équipage.

A ce titre, il ne saurait mieux faire que de lui donner connaissance des termes dans lesquels il a entretenu le chef du département et le commandant en chef au sujet du *Latouche-Tréville* dans son message journalier du 29 courant :

« ... Le *Latouche-Tréville* va se ravitailler en charbon et faire route pour l'Égypte. Par la précision de son tir, ce bâtiment a rendu à la division et au corps expéditionnaire d'Orient les plus précieux services.

« En battant vivement le cimetière de Koum-Kalé, le pont du Méandre et les colonnes ennemies, il a puissamment contribué au succès de l'opération, à la démoralisation de l'ennemi et à la reddition de nombreux prisonniers ottomans... »

Le présent Ordre du jour sera lu par un officier aux équipages de la division assemblés, et affiché pendant huit jours dans les batteries.

Jauréguiberry, Kum-Kalé, le 28, IV, 16.

Le contre-amiral,
commandant la division de complément,
Signé : GUÉPRATTE.

Je demande à l'amiral si c'est bien la réponse du ministre qu'il a reçue, car le délai me paraît un peu bref. Il me répond que c'est un télégramme de Malte, mais si précis et si impératif qu'il ne peut que me renvoyer malgré le regret qu'il en éprouve.

Je vois qu'il n'est plus possible d'insister, mais aucun ordre n'ayant fixé l'heure de mon appareillage, je décide qu'il aura lieu à la nuit seulement. La vue est trop belle de ces côtes ingrates et dénudées, où tant des nôtres sont déjà tombés pour la France, pour que nous n'en emplissions pas nos yeux tout le jour avant de les quitter définitivement.

30 avril, à 13 h. 35 (signal à bras).

Jauréguiberry à *Latouche.*

Amiral à commandant. — Je reçois télégramme suivant : « Conservez *Latouche-Tréville* jusqu'à arrivée *Saint-Louis* qui a ordre presser réparations. » Charmé de cette bonne nouvelle, je me félicite de conserver votre précieuse assistance.

30 avril, 13 h. 45 (à bras).

Commandant à amiral. — Mes respectueux remerciements. Dois-je me préparer à appareiller pour bombarder In-Tepé?

Cependant la situation de nos troupes devenait chaque jour plus difficile au cap Hellès. Les renforts attendus de France n'arrivaient pas et comme les pertes étaient fort élevées par suite du grand nombre de troupes turques et de leur mor-

dant, il avait fallu faire monter toutes les réserves et le personnel de l'arrière sur la ligne de feu.

Le 1er mai, nous avions contrebattu les batteries ennemies en tirant du mouillage. Le service de la base militaire à terre était assuré par des marins, ainsi que le transport des blessés et nous devions fournir 80 hommes, ce qui rendait très difficile le service des pièces à la mer sous les feux.

Le 2 mai, nous appareillâmes cependant dans ces conditions pour aller soutenir nos troupes en faisant un feu de barrage dans le ravin du Kerevés-Déré qui servait d'abri pour les renforts des Turcs avant leurs attaques. Nous constatâmes ce jour-là que l'ennemi avait encore fait des progrès sérieux dans le tir contre un navire en marche, car nous fûmes solidement encadrés et arrosés par la mitraille provenant d'obus, dont aucun, pourtant ne nous toucha directement.

L'ennemi perfectionnait ses méthodes de tir, nous prenions l'habitude de l'arrosage ; il y avait compensation !

Notre médecin, le docteur Plazy, chargé du service à la plage, en rentrant ce soir-là à bord pour quelques instants, nous dit que la nuit précédente avait été particulièrement chaude et que l'on comptait 1 200 blessés environ.

C'est le 4 mai 1915 que nous reçûmes le baptême du feu. Depuis 5 heures du matin, nous étions à notre poste habituel pour le bombarde-

ment du ravin du Kerevés-Déré, lorsqu'un obus, éclatant sur un hauban du mât avant, tua un de nos observateurs de mines et blessa l'autre. C'est ainsi que mourut pour la France le quartier-maître de timonerie Jaguin, bon marin et brave garçon, le fils d'un des nôtres, l'officier des équipages Jaguin que nous avions tous connu à Dakar. La mitraille arrosant la passerelle où se tenaient à découvert tant de gens, y compris le commandant, ne fit pas d'autres victimes par le plus étonnant des hasards. Les matelas de hamacs qui constituaient un entourage soi-disant de protection furent perforés de bout en bout par des éclats d'obus ; ma chambre de veille devint une écumoire (il faisait heureusement très chaud), mais personne ne fut atteint.

Ceci nous donna toutefois sérieusement à penser sur notre méthode d'éviter les projectiles de l'ennemi, et sans y renoncer entièrement, je donnai des ordres pour la compléter... par la mise à l'abri de tout le personnel qu'il n'était pas absolument indispensable de conserver dehors.

Je dus résister au vif désir que nous avions de bombarder la batterie que nous soupçonnions d'avoir tué Jaguin. Depuis la veille en effet, j'avais renoncé à contrebattre les batteries, car nos soutes se vidaient rapidement et aucun transport n'avait de cartouches de 14 centimètres pour nous ravitailler. Or, la situation était sérieuse et il fallait avant tout soutenir nos troupes... quitte

à régler plus tard nos démêlés personnels avec les batteries.

Dans l'après-midi du même jour, vers 4 heures du soir, nous vîmes arriver le *Trident* battant pavillon de l'amiral Guépratte. L'ennemi l'avait aperçu et l'arrosait copieusement, mais c'était une des coquetteries de l'amiral que de ne pas se cacher et de donner l'exemple du courage le plus absolu.

C'est un exemple qui a son prix !

Nous bénéficiâmes largement de l'arrosage en question, car l'amiral monta à notre bord ; il venait me demander de rester toute la nuit devant ce Kerevés-Déré dont nous commencions à devenir des spécialistes et d'y continuer notre bombardement. La lettre qu'il me fit lire et dans laquelle le général d'Amade lui demandait ce concours était singulièrement pessimiste ; je savais la situation sérieuse, puisque toute la matinée nous avions dû fournir encore, malgré notre appareillage, une centaine d'hommes à la base du cap Hellès, mais je ne la soupçonnais pas critique à ce point.

Le général exposait que nos troupes étaient éreintées par plusieurs jours et plusieurs nuits de combats. Une partie des troupes noires épuisées avaient dû se replier sous l'effort des Turcs et il avait fallu remettre en ligne toutes les troupes blanches sans exception. Il fallait à tout prix essayer d'enrayer l'avance de l'ennemi, qui recevait sans cesse des troupes fraîches de Smyrne

et de Constantinople, jusqu'à ce que nos propres renforts soient arrivés ; faute de quoi, le général envisageait les *pires éventualités*.

Je remerciai l'amiral de s'être déplacé lui-même pour mieux me faire comprendre la gravité de la situation et je l'assurai que nous ferions de notre mieux.

Les dispositions auxquelles je m'arrêtai furent les suivantes : je résolus de mouiller à la tombée de la nuit à un endroit bien repéré me permettant d'éclairer un gros rocher de la falaise qui formait un bon point à viser et de tirer avec des hausses connues. Pour pouvoir quitter rapidement le mouillage en cas de danger, je ne pouvais songer à utiliser nos ancres de bossoir si lourdes et si lentes à manœuvrer, aussi pris-je le parti d'employer une ancre plus légère avec un câble en fil d'acier, bien décidé, si les attaques de l'ennemi devenaient trop sérieuses, à mettre en marche instantanément et à casser mon câble en laissant l'ancre au fond.

Mais cette ancre si légère allait-elle être suffisante pour tenir le bâtiment à son poste avec le fort courant qui cherchait à l'entraîner?

Il y eut un moment d'anxiété pendant que notre câble filait sur le pont mal éclairé et plusieurs fois sa tension fut si forte que nous craignîmes de le voir casser. Subitement, il fallut cesser de filer, car un nœud s'était fait dans le fil d'acier. Notre anxiété redoubla ; était-ce l'ancre qui allait

quitter le fond, était-ce le câble qui allait casser? Ils tinrent bon tous les deux, nous étions à poste !

La nuit s'était faite et les batteries ennemies n'avaient guère pu nous apercevoir. Le moment critique était arrivé, mais le danger pour nous était peu de chose en regard des incidents plus ou moins graves qui pouvaient nous empêcher de mener à bien notre mission. Tout le monde avait bien compris cela, j'en étais certain rien qu'à la façon dont tous mes ordres s'exécutaient.

Chacun à son poste de combat, je donnai l'ordre d'allumer les deux projecteurs de l'avant, le projecteur bas éclairant notre gros rocher et le projecteur haut pointé plus loin dans la direction générale du Kerevés-Déré, formant sur le plateau une barre lumineuse.

Encore un petit moment d'anxiété ; le projectile qui nous a frappés le matin a fait des avaries dans les circuits des projecteurs, la réparation de fortune faite à la hâte ne nous donnera-t-elle pas d'ennuis? Mais je suis vite rassuré, car les deux projecteurs s'allument.

Nous sommes dans le sens du courant, parallèles à la côte et ce sont les pièces de bâbord qui vont prendre part au tir. Je donne l'ordre de commencer le feu, la première salve part aussitôt, suivie bientôt d'une deuxième.

Attendons la riposte ! Elle ne tarde pas, nous entendons des sifflements de projectiles, mais sans

voir les gerbes dans la nuit. Le tir paraît assez mal réglé.

Nous continuons le feu. Soudain nous sommes touchés simultanément par plusieurs projectiles.

« Incendie à bord ! » me signale d'en bas le porte-voix du poste central.

Diable... C'est plus sérieux. Je fais éteindre le projecteur bas et nous continuons le tir en visant tant bien que mal sur le rocher encore très faiblement éclairé par la lueur du projecteur haut.

Renseignement pris, l'incendie n'a pas de gravité. Le projectile, de petit calibre, en éclatant a traversé le pont supérieur au-dessus des chambres de Lescaille et de Portzamparc. Le rondier, ayant aperçu la fumée, a donné l'alarme et l'équipe spéciale a eu vite fait d'éteindre le commencement d'incendie. Les conséquences ne furent sérieuses que pour mes deux pauvres officiers, car le zèle des pompiers joint aux ravages du projectile eut pour résultat de détruire entièrement leurs garde-robes.

D'autres projectiles frappèrent sur les parties cuirassées, mais c'étaient aussi des projectiles de petit calibre et ils ne nous firent aucun mal.

Cette attaque heureuse de l'ennemi ne se renouvela pas à notre extrême surprise. Le gros projecteur de Chanak essaya bien de nous éclairer et il resta pendant un certain temps braqué sur nous, mais bien qu'il fût aveuglant, sa portée n'était évidemment pas suffisante pour que les batteries

puissent nous distinguer. L'ennemi tira encore pendant quelque temps sans que nous puissions voir ses points de chute, puis, fatigué sans doute de s'attaquer à un ennemi invisible et peut-être fortement protégé, il cessa complètement le feu.

Il ne le reprit même pas lorsque j'eus fait rallumer le second projecteur et cette nuit, sur l'issue de laquelle nous n'avions pas été sans inquiétudes, se termina le plus simplement du monde.

Nous ne cessâmes pas d'éclairer le plateau et de tirer des salves toutes les cinq minutes, dans la direction de notre faisceau. Ces salves comprenaient alternativement deux coups de 14 centimètres et trois coups de 65 millimètres. J'ai déjà dit la pénurie extrême de munitions de combat dans laquelle nous nous trouvions et je me résolus à épuiser un stock de munitions d'exercice que j'avais encore en soute. Je composai donc les salves de 14 centimètres d'un obus chargé en mélinite et d'un obus d'exercice lesté de sable. Les salves de 65 millimètres comprenaient deux obus d'exercice pour un obus de combat. Dès les premières salves, je pus me rendre compte que l'effet produit était excellent ; les projectiles d'exercice ricochant sur le sol desséché soulevaient une succession de gerbes énormes de poussière qui, éclairées par le projecteur, amplifiaient sensiblement l'effet moral des salves. Pas plus que le

projecteur de Chanak, le nôtre n'était capable de déceler hors de sa faible portée la présence des troupes turques qui auraient voulu traverser son barrage lumineux, mais l'impression produite par ce bombardement périodique et cet éclairage ininterrompu durent avoir leur effet, car les troupes turques n'attaquèrent pas cette nuit-là, pendant laquelle les nôtres purent prendre un repos relatif.

Notre dispositif de mouillage tint jusqu'à une heure du matin. A ce moment, nous chassâmes et je dus mettre les machines en avant pour regagner notre poste et mouiller à nouveau ; cette fois nous tînmes jusqu'à 4 heures du matin. L'ancre ayant alors chassé de nouveau et comme le jour ne pouvait tarder, je la fis relever et nous restâmes à notre poste en manœuvrant les machines.

Lorsque, à 5 heures du matin, je reçus de l'amiral l'ordre de sortir des Détroits, il y avait vingt-quatre heures exactement que nous étions au poste de combat et nous avions tiré plus de 400 coups de canon. Tout le monde était fatigué mais chacun avait le sentiment d'avoir fait cette fois une « bonne besogne ».

Le général d'Amade nous adressa ses remerciements. Ils étaient mérités.

J'y veux joindre ici l'appréciation de l'amiral Guépratte dans une note dont j'ai supprimé quelques phrases trop personnelles :

DIVISION DE COMPLÉMENT
DE L'ARMÉE NAVALE

—

Amiral.

—

... Le 4 mai au matin, les troupes françaises étaient épuisées par quatre jours et quatre nuits de luttes incessantes.

... Le général me demandait de barrer la route aux colonnes d'assaut ennemies tentant d'escalader les pentes occidentales du ravin de Kerevés-Déré. Ce rôle échut au *Latouche-Tréville* et ce fut une bonne fortune pour tous, car faire aussi bien eût été difficile ; faire mieux, impossible.

... Et quelle allégresse profonde lorsque, dès le lendemain 5 mai, à midi, nos soldats, jetant un coup d'œil anxieux sur le large, virent apparaître et grossir à l'horizon les diverses unités du convoi, amenant à toute vapeur au cap Hellès la belle division Bailloud.

... Il n'est donc que trop juste de dire que, dans la journée du 4 au 5 mai 1915, le *Latouche-Tréville* a sauvé le corps expéditionnaire d'Orient et a bien mérité de l'armée navale et de la France.

Suffren, le 14 juillet 1915.

Le contre-amiral commandant la 2e division
de l'escadre des Dardanelles,

Signé : GUÉPRATTE.

Le 9 mai, nous eûmes encore une journée très dure. J'en retrouve trace dans les notes de mon secrétaire, le quartier-maître fourrier Brun, un brave et excellent garçon que j'avais promu aux hautes fonctions d'historiographe du combat. Ces

fonctions, plus modestes que leur titre, consistaient pour Brun à noter tous les incidents dont il était témoin et il ne manquait jamais de relever en particulier avec soin les gerbes des projectiles tombant à moins de 100 mètres du bord. Les progrès de l'ennemi continuaient et ces gerbes étaient devenues si nombreuses que notre historiographe méprisait les petits projectiles pour n'enregistrer que les gerbes des gros obus qui tombaient parfois si près et soulevaient de telles quantités d'eau que je me souviens d'avoir été douché dans le blockhaus par une eau noirâtre et empestée à la suite de l'explosion à proximité immédiate de notre avant d'un obus de gros calibre. La coque ne fut pas touchée mais la pression transmise dans l'eau par l'éclatement fut telle que les tôles de l'éperon, à bâbord et à tribord, furent très légèrement renfoncées vers l'intérieur.

Ce jour-là, 9 mai, les notes de Brun disent que nous vîmes tomber près du bord vingt-quatre projectiles de gros calibre. L'un d'eux éclata à bâbord milieu, si près de la coque que le bâtiment fut tout entier violemment ébranlé. Des outils pendus aux cloisons de l'atelier des machines furent décrochés, une glace dans un poste cassée ; les vibrations de la poutre constituée par le navire dans son sens longitudinal se firent même sentir si loin qu'une grande boîte en fonte renfermant une vanne et fixée sur la coque à tribord, c'est-à-dire du bord opposé à l'explosion et à plus de 30 mètres

de distance, fut brisée net. Secoués fortement dans le blockhaus, nous ne doutâmes pas un instant d'avoir cette fois une avarie sérieuse et Thouroude reçut l'ordre au poste central de prendre immédiatement ses dispositions pour combattre la voie d'eau. Il était déjà sur les lieux mais... rien ne se produisit. Et il fut toujours impossible de découvrir sur la coque la moindre trace de l'éclatement de ce projectile.

C'est ainsi que, peu à peu, nous prîmes mieux conscience des qualités de résistance de notre vieux croiseur. Les projectiles utilisés contre nous par l'ennemi n'avaient pas été spécialement étudiés pour le tir contre des bâtiments, et notre cuirassement, bien que peu épais et insignifiant pour un combat naval moderne, constituait dans le cas présent une protection très réelle. Le personnel des fonds s'entraînait également et les secousses des projectiles ou le bruit de leurs éclatements se répercutant sur la coque n'avaient plus grand effet sur les nerfs.

On plaisantait les Turcs ; le moral était toujours excellent !

10 mai 18 h. 25 (signal à bras).

Jauréguiberry à *Latouche*.

Chef état-major à commandant. — Amiral a reçu télégramme suivant de Paris : « *Latouche-Tréville* restera définitivement sous vos ordres. »

Enfin ! Nous avons notre récompense. Il s'agit seulement de continuer à la justifier par les services rendus.

Et nous en parlons ensemble lorsque j'ai réuni tous mes officiers pour examiner les conséquences de notre changement de situation.

« Tenez-vous à mes côtés. Soyez à tout moment, à bord en particulier, des propagateurs d'énergie, de courage, de confiance et de joie même. Entretenons soigneusement cet esprit admirable de cohésion qui décuple la force des équipages pour profiter de toute celle de notre admirable personnel.

« Notre bâtiment n'est ni neuf, ni moderne, mais il peut, en rassemblant les énergies de ceux qui le montent, rendre d'importants services ; il vient d'en faire la preuve.

« Croyons aux forces insoupçonnées et à l'influence sur les événements du groupement de nos volontés ardentes. Des risques existent, mais à les courir pour notre pays nous éprouvons tous, j'en suis sûr, une joie profonde, car comme moi depuis longtemps vous avez fait, ainsi que tout officier, que tout Français, le sacrifice complet de votre vie. Et la tâche, en restant aussi belle, devient toute simple ; nous n'avons plus rien à perdre et tout à gagner.

« Mais ayons le ferme espoir, mieux la certitude, de mener au feu jusqu'au bout notre *Latouche-*

Tréville, encore qu'il ne puisse jamais, bien entendu, être question de peser les risques à courir au poste d'honneur où nous sommes. »

C'était le 11 mai, je retrouve mes paroles presque textuelles et je me rappelle aussi l'émotion qui m'étreignit lorsque je restai seul après avoir laissé partir successivement, allant chacun à leur besogne, tous les jeunes officiers si braves et si pleins de cœur dont je sentais être le guide et le réconfort, mais sur lesquels j'avais la joie de pouvoir m'appuyer avec la plus absolue confiance. Beaucoup à coup sûr, dans notre Marine, les égalaient par le courage ou les surpassaient par les qualités techniques, mais ceux-là étaient les miens, ils avaient fait leurs preuves et je savais qu'ils étaient capables de tous les sacrifices !

10 mai, 19 h. 20 (par T. S. F.).

C. V. D. à *Courbet*.

Commandant *Corte-II* télégraphie ce qui suit : sous-marin vu est certainement allemand. Type très grand gros canon. Il s'est dérobé en venant en travers et en plongeant. Kiosque a disparu à 7 000 mètres et périscope à 5 000 mètres. Artillerie impuissante.

Ainsi, les sous-marins allemands ont commencé à circuler en Méditerranée. Voici qui va peut-être compliquer la question, s'ils viennent de nos côtés.

Ils y vinrent et le premier fut signalé par le *Jauréguiberry*.

23 mai, 10 h. 30 (T. S. F.).

Jauréguiberry à *Patrie*.

Aperçu nettement périscope sous-marin avec sillage à 4 milles sud-ouest entrée Dardanelles. Ai prévenu *Henri-IV*.

Il n'y avait aucun doute et pourtant, chez quelques-uns, il y eut du scepticisme. Il est si facile de confondre le sillage d'un poisson avec un périscope !

Nos alliés mirent à la mer les filets de protection sur leurs cuirassés. Nous n'avions pas de filets et nos bâtiments se protégèrent par leur vitesse et des routes en zigzag.

Le 25 mai, tous les doutes furent dissipés et le départage fait entre les deux méthodes de protection, car le cuirassé anglais *Triumph*, ayant ses filets en place, fut torpillé et coulé par un sous-marin à l'ouest de la presqu'île de Gallipoli.

Ce n'est pas médire, je crois, de nos alliés que de dire qu'ils sont tenaces et qu'ils aiment à être convaincus des défauts d'une méthode avant d'en changer.

Aussi, le 27 mai, à 6 heures du matin, le cuirassé anglais *Majestic* était-il coulé au mouillage dans le sud du cap Hellès. Le sous-marin, négligeant les nombreux transports mouillés à

droite et à gauche du *Majestic*, avait défilé à contre-bord, comme à la parade, et lancé dans d'excellentes conditions ses torpilles qui avaient traversé les filets et frappé en plein dans la coque du *Majestic*.

Les filets eurent un autre inconvénient plus terrible, car, le navire ayant chaviré sur bâbord, les filets de tribord, décrivant dans les airs un large cercle, s'abattirent comme un gigantesque épervier sur les hommes qui nageaient pour se sauver et firent un grand nombre de victimes.

Cependant, la force navale française des Dardanelles avait été augmentée d'une nouvelle division cuirassée et l'escadre ainsi constituée se trouvait placée depuis le 21 mai sous le commandement du vice-amiral Nicol. Le vaillant amiral Guépratte conservait le commandement de sa division qui formait maintenant la 2e division de l'escadre des Dardanelles. Le cuirassé *Patrie* portait le pavillon du vice-amiral.

Dans notre corps expéditionnaire, un grand changement s'était produit également. Le général d'Amade avait été remplacé par le général Gouraud et on fondait de grands espoirs sur ce chef si brave et si aimé du soldat.

Le général Gouraud ne fut pas long à se rendre compte combien la tâche qui lui avait été confiée était ardue, et de la difficulté des offensives dans un terrain aussi accidenté et en présence d'un ennemi

brave, bien entraîné et supérieur en nombre. Par surcroît, à ce moment même, la présence des sous-marins lui enlevait le soutien de l'artillerie de tous ces cuirassés qui venaient de rallier les Dardanelles.

C'est le 4 juin 1915 que le général Gouraud crut pouvoir pousser une première offensive sérieuse, en liaison avec les troupes anglaises qui formaient l'aile gauche. En France, le Parlement, incomplètement renseigné sur la situation, attendait avec impatience cette offensive et personne ne doutait du succès et de l'étendue de ses conséquences. Le général Gouraud était moins confiant à coup sûr mais il avait vu toutes ses troupes et savait leur courage ; il avait en outre étudié avec soin tous les détails de l'offensive et en avait surveillé lui-même les préparatifs, il en escomptait donc un résultat favorable.

L'avant-veille, nous étions au mouillage de Moudros, lorsque l'amiral Nicol me fit appeler et m'informa que le général Gouraud, lui ayant demandé le concours d'un bâtiment pour appuyer l'offensive de ses troupes, il avait décidé de confier cette mission au *Latouche-Tréville*.

Je remerciai l'amiral de l'honneur qui nous était fait et je demandai à aller voir le général pour régler certains détails de notre concours et obtenir, si possible, une appréciation de notre tir. Le lendemain matin, je me rendis ainsi en torpilleur au cap Hellès et je fus introduit auprès du

commandant en chef; je l'avais déjà rencontré avant la guerre et nous avions des amis communs. Son accueil fut, comme à l'habitude, simple et bienveillant et je pus lui exposer en détail la nature et l'étendue des services que nous étions susceptibles de lui rendre et établir quelques conventions indispensables pour notre liaison.

Toutefois le général ne put s'engager à me fournir une observation de notre tir. Ah! cette observation, que de fois je l'ai souhaitée pendant notre séjour aux Dardanelles! Ai-je assez jalousé et admiré nos alliés lorsque je voyais dans les plaines et sur les coteaux dénudés de la presqu'île de Gallipoli les obus des grosses pièces des cuirassés anglais tombant sans discontinuer en soulevant des nuages de poussière gigantesques et que je sentais cette puissance, bien disciplinée par une observation rigoureuse des points de chute, en train de désorganiser les batteries de l'ennemi si soigneusement dissimulées pour moi.

Hélas! les Français n'étaient pas les seuls aux prises avec bien des difficultés et ma jalousie ainsi que mon admiration diminuèrent beaucoup lorsque j'eus acquis la certitude qu'un grand nombre de ces énormes projectiles étaient tirées pratiquement... au hasard dans la campagne!

Enfin, puisque l'observation nous manquera demain, nous ferons de notre mieux pour que

l'effet moral vienne compenser, le cas échéant, l'insuffisance de l'effet matériel.

4 *juin.* — Nous avons quitté Moudros à 5 heures du matin. Il a été convenu avec le général Gouraud que nous canonnerons vigoureusement à 11 heures et demie précises les ouvrages du Rognon et le ravin du Kerevés-Déré. Ce sont là des endroits qui nous sont familiers !

Nous marchons à bonne vitesse, tout en faisant des routes en zigzag. Notre mât de flèche arrière a été calé et nous devons avoir, à grande distance, avec notre coque plutôt basse, une vague silhouette de destroyer.

11 heures (par T. S. F.).

Sous-marin au sud du cap Hellès.

Nous entrons dans les Détroits, laissant là le torpilleur *Chasseur* qui nous a accompagné, avec l'ordre de croiser en travers de l'entrée pour gêner les sous-marins. Nous allons reconnaître un bon poste pour le bombardement et prendre les alignements qui nous permettront dans un instant de le retrouver ; puis nous faisons un grand tour sur nous-même.

Il y a déjà quelque temps que nous ne sommes pas venus ici et les batteries ennemies paraissent nous ménager aujourd'hui.

Le moment approche.

11 *h.* 28. — Nous sommes revenus prendre notre poste à grande vitesse et nous nous y maintenons en marchant à allure réduite contre un très fort courant.

11 *h.* 30. — A l'heure précise, le feu se déclenche en salves de toutes nos pièces battantes. Les autres sont prêtes à riposter aux attaques des batteries ennemies qui ne vont guère tarder. Les canons de 65 millimètres font la veille contre les sous-marins.

Tout marche à merveille et notre contribution à la préparation de l'attaque ne doit pas être négligeable. L'heure du déclenchement de l'offensive générale de nos troupes est midi et nous leur devons au préalable un quart d'heure de bombardement.

11 *h.* 35. — Mon attention est tout entière dirigée sur le ravin du Kerevés-Déré ; un timonier qui vient d'en bas me glisse un papier dans la main. J'y jette un coup d'œil et je lis :

T. S. F., 11 h. 20.

Un sous-marin dans les Détroits.

Est-ce le même? Si oui, il remonte vers nous depuis un quart d'heure, mais le courant est fort et il ne peut être encore très près.

Je mets le papier dans ma poche. Inutile de troubler personne car chacun doit être attentif à son rôle et l'heure n'est pas encore venue de nous en aller.

Brun, l'historiographe, me regarde et je sens qu'il ne voudrait pas que j'oublie le papier dans ma poche s'il s'agit de quelque incident qui vaille la peine d'être enregistré.

11 *h.* 50. — Nous avons fourni notre quart d'heure de bombardement et même cinq minutes de supplément. Notre rôle a été bien rempli et il est terminé pour le moment. Ne tentons pas davantage le sous-marin et filons !...

Et à bonne allure nous repartons en abattant sur la droite pour éviter le plus possible le tir des batteries qui commence à être gênant. Nous reprenons les zigzags.

Et la manœuvre recommence. Après quelques moments de navigation, nous regagnons notre poste à grande vitesse et nous arrosons l'ennemi pendant un quart d'heure environ, puis nous filons. Et ainsi de suite.

12 h. 10, par T. S. F.

Cornwallis à Latouche.

Aérostat signale sous-marin dans Détroits. Une bouée a souvent été prise pour un sous-marin.

12 h. 30, par T. S. F.

Général Gouraud à général Hamilton.

Sous-marin signalé au sud du cap Hellès à 11 heures est remonté dans les Détroits.

Est-ce une bouée ou un sous-marin? Supposons le pire et continuons notre tactique, qui ne réduit

en rien le concours que nous pouvons apporter à nos troupes, car si nous tirions sans discontinuer nos soutes seraient rapidement vides, et qui a l'avantage de laisser à un sous-marin bien peu de chances de pouvoir se placer en position de lancement, avec un courant aussi violent, pendant notre quart d'heure de stationnement.

Par contre, ce quart d'heure est suffisant pour permettre aux batteries de nous arroser copieusement et le carnet de l'historiographe se remplit rapidement. Mais personne ne pourrait songer à se plaindre en voyant les gerbes qui environnent aussi nos camarades, les deux torpilleurs *Trident* et *Sape* et les deux chalutiers *Camargue* et *Rateau* lesquels, presque à toucher terre en face du ravin du Kerevés, font de leur mieux avec les moyens réduits dont ils disposent pour interdire à l'ennemi le passage sur la plage et à l'orifice du ravin. Ah ! les braves petits bateaux !

D'ailleurs, ne nous plaignons pas trop de l'arrosage ennemi. Nous savons, par expérience, le bruit et le choc que produisent sur une coque les projectiles éclatant dans l'eau à proximité et ces gerbes qui nous entourent constituent pour nous une véritable protection contre les torpilles. L'effet moral des projectiles ennemis sur le personnel enfermé dans la coque d'un sous-marin cherchant à se rapprocher de nous serait tel en effet qu'il n'oserait, je crois, venir à distance de lancement.

Mais il est écrit que nous allons payer cette protection, si problématique qu'elle puisse être.

A 5 h. 30 du soir, nous sommes encadrés par les coups d'une batterie de 21 centimètres et un obus éclate sur le pont arrière au-dessus du carré ; une partie des éclats ravage le carré, détruisant tout, mais sans y allumer d'incendie. Sur le pont, un chef de pièce de 65 millimètres, le petit Friquet, un gamin de Paris, brave et gai, la joie du bord, est tué net. Des éclats pénètrent aussi par l'avant dans la tourelle de 19 centimètres arrière, ricochant, tuant un des servants. Cinq hommes sont blessés.

La tourelle cesse de fonctionner. Mais le chef de cette tourelle est un jeune enseigne, Bard ; il fait lui-même le premier pansement d'un servant mortellement blessé, l'évacue et envoie les autres se faire panser en bas. Puis il recherche les causes de l'arrêt de la tourelle ; c'est un petit éclat de projectile logé dans les engrenages et que l'on enlève facilement. Et quelques minutes se sont à peine écoulées que les blessés sont de retour, le mort est remplacé et la pièce de 19 centimètres recommence à tirer avec le même calme qu'à l'exercice.

N'avais-je pas raison de compter pleinement sur des jeunes gens comme celui-là, qui, à vingt-cinq ans, donnaient de telles preuves de leur sang-froid et de leur commandement?

18 h. 25, par T. S. F.

Patrie à *Latouche*.

Prière de ne pas rester plus longtemps que sera demandé par militaires. Rejoindre Moudros quand terminé.

18 h. 30, par T. S. F.

Latouche à *Patrie*.

Attaque troupes françaises continue.

Nous avions tiré 380 coups de canon lorsque, à 7 h. 30 du soir, le général Gouraud nous informa que le combat était terminé, en nous remerciant de l'appui efficace que nous lui avions prêté. Le succès de cette offensive n'avait pas malheureusement été aussi grand qu'on l'avait espéré et les quelques gains enregistrés avaient été chèrement payés.

L'entrée de nuit à Moudros étant interdite, c'est au large de Lemnos, étendus côte à côte sous les pavillons qui leur servaient de linceul, que nos morts furent veillés.

Le *Latouche-Tréville* eut sa récompense en arrivant au mouillage, lorsque l'amiral Nicol me fit communiquer le télégramme qu'il avait reçu du général Gouraud :

Vous prie de remercier le *Latouche-Tréville* de l'aide qu'il nous a apportée aujourd'hui ; sa conduite comme celle des torpilleurs et chalutiers a été admirée de tous.

Que pouvions-nous souhaiter de plus que les remerciements si sincères de ce grand soldat?

Le général, m'écrivait encore quelques jours plus tard quelqu'un de son entourage immédiat, m'a répété que le *Latouche-Tréville* avait été pour lui une consolation de cette journée un peu décevante.

Oui, nous savions que le spectacle du bon vieux petit bateau qui travaillait de son mieux, en manœuvrant sous les projectiles ennemis et au milieu des gerbes d'eau qui l'entouraient constamment, avait été un puissant réconfort moral pour tous ceux de nos soldats qui pouvaient le contempler du haut de la falaise tout en luttant contre l'ennemi.

Nous étions bien payés de notre effort !

II

LA CHASSE AUX SOUS-MARINS

Si invraisemblable que cela puisse paraître actuellement, les croiseurs, à cette époque, furent employés très activement à rechercher les sous-marins. Ceux-ci étaient heureusement encore peu actifs, mal entraînés et aussi fort peu nombreux dans le bassin oriental de la Méditerranée, sauf dans les parages des Dardanelles. Le *Latouche-Tréville* fut bien entendu au premier rang des bâtiments employés à la chasse.

Le 14 mai, nous fûmes détachés des Dardanelles pour aller explorer la côte de Caramanie, suivant les instructions de l'amiral sir John de Robeck, commandant en chef les forces navales alliées, qui avait été informé que des centres de ravitaillement pour sous-marins existaient dans les nombreuses baies peu connues de cette côte.

Notre tournée dura trois jours. Nous fîmes là un voyage d'exploration des plus intéressants mais sans rien découvrir. A coup sûr, un grand nombre d'anses profondes et bien abritées étaient susceptibles de recevoir des sous-marins, mais

nous ne trouvâmes aucun entrepôt de pétrole ou d'approvisionnements, et la difficulté des communications avec l'intérieur dans des endroits comme Kakawa ou Port-Tristomos y rendait bien problématique l'établissement de centres de ravitaillement.

Cependant à Port-Tristomos, notre compagnie de débarquement fut reçue à coups de fusil et bien m'en prit d'avoir été assez avisé pour venir mouiller juste à l'entrée de la baie, inaccessible pour nous, donnant accès au village. Les armements des pièces étaient à leurs postes et quelques salves d'artillerie eurent vite fait de rendre silencieux les soldats ennemis qui, embusqués dans la montagne surplombant le village désert, cherchaient à atteindre nos hommes.

Avant de rallier les Dardanelles, je passai par la baie de Makry afin de revoir la petite anse de Sarsalah qui, avant la guerre, nous avait fourni un si bon mouillage pour notre visite aux propriétés du khédive à Dalaman. Elle était silencieuse et déserte, mais l'appontement, les magasins, la belle citerne tout cela représentait un ensemble d'établissements si propres à être utilisés par les sous-marins et si accessibles par la route que nous avions parcourue à cheval dix mois plus tôt et qui devait être tout à fait terminée, que je n'hésitai pas à consacrer quelques obus à la mise hors de service des installations les plus essentielles. Ce fut vite fait ; nous avions acquis quelque pratique depuis l'époque déjà lointaine de l'appontement de Gaza !

J'ai pensé souvent depuis à la belle cible que nous offrîmes plus d'une fois aux sous-marins pendant cette randonnée et d'autres qui suivirent. A la mer, j'avais pris l'habitude de zigzaguer constamment, le jour au moins, bien avant que la chose n'ait été rendue réglementaire ; mais à l'entrée des rades ou dans les rades elles-mêmes, que de fois nous nous sommes exposés. Ceci pourtant paraissait alors aussi normal à ceux qui l'avaient ordonné qu'à ceux qui l'exécutaient et, je le répète, le danger ne fut jamais très grand, car les sous-marins étaient ailleurs que dans ces endroits déserts où ils n'avaient aucun gibier à chasser.

Le commandant de l'escadre de Syrie, le vice-amiral Dartige du Fournet, circulait lui-même à cette époque, étendant un peu son domaine, car je le croisai dans les parages de Castelorizo. Il avait mis son pavillon sur la *Jeanne-d'Arc* et je profitai de la circonstance pour me rendre en pleine mer à bord du croiseur et aller m'entretenir quelques instants avec mon ancien chef.

Le 21 mai, nous étions depuis quelque temps déjà à notre poste de combat dans les Dardanelles, lorsque le télégramme suivant nous parvint :

12 h. 05, par T. S. F.

Suffren à *Latouche*.

Veuillez vous rendre urgence à Athènes. Vous vous mettrez immédiatement en relations avec ministres de France et Angleterre au sujet de sous-marins ennemis

signalés dans golfe Athènes. Sitôt renseigné tant sur eux que sur leurs bases, dépôts de pétrole, vous agirez au mieux des intérêts supérieurs du pays. Je compte sur vous.

Chaque mission, quelle qu'elle fût, intéressait tout le monde à bord. L'imprévu nous attirait et comme nous avions pris quelque habitude des changements, le lecteur peut s'en douter, nous étions toujours prêts à partir pour toute destination. Pour cette fois, le but était proche et, après avoir quitté les Détroits à 2 heures du soir le 21 mai, nous mouillions le 22 à 6 heures du matin sur rade de Phalère. Peu de temps après, j'étais à terre en costume civil et je prenais le train à destination d'Athènes.

J'éprouve une drôle de sensation dans les rues de la capitale grecque à me trouver au milieu de cette foule gaie, insouciante, si éloignée de la guerre et de la vie que j'ai menée depuis des mois. Ma démarche d'ailleurs se ressent du séjour prolongé à bord ; elle manque d'assurance. Et l'impression est bien plus violente encore lorsque, en attendant que notre Ministre puisse me recevoir et en faisant les cent pas sur le trottoir, je tombe dans un petit marché aux fleurs. Il est déjà plus de 8 heures du matin et un soleil magnifique et chaud éclaire les roses et les œillets qui sont là à profusion, accentuant leurs couleurs et développant leurs parfums. Des femmes, des jeunes

filles, en costumes d'été légers et transparents, passent au milieu des fleurs, en marchandent les gerbes et ajoutent par leur grâce au charme de ce spectacle, banal pour tous, stupéfiant pour moi seul.

Comment, il existe encore des pays de soleil aussi splendides, des femmes et des fleurs!... La guerre que nous menons depuis des mois est-elle vraiment une réalité?

Et je sens mes jambes qui se dérobent presque sous moi en respirant le parfum fort et exquis de ce petit coin d'Athènes.

Je conférai avec M. Deville et avec sir Francis Elliot. Ce dernier tenait d'une personne dont il ne mettait pas en doute la bonne foi que « cinq sous-marins allemands étaient dans la baie d'Athènes à l'abri de Salamine, se cachant le jour et venant la nuit en surface pour leurs travaux et leur ravitaillement ».

Je n'avais pas encore à cette époque la notion exacte de la surexcitation que pouvait provoquer la question des sous-marins dans les cerveaux des habitants de l'Archipel, mais le renseignement ma parut légèrement empreint d'exagération. En divisant par cinq pour le rendre plus vraisemblable, il nous restait cependant encore un sous-marin que nous cherchâmes en conscience pendant toute la nuit dans le golfe d'Athènes. Ce fut en vain d'ailleurs.

Le 27 mai, le croiseur cuirassé *Dupleix* ralliait le mouillage de Moudros où nous nous trouvions. Il venait de Boudroum et il y avait eu une surprise malheureuse. Des embarcations, envoyées dans le petit port intérieur pour visiter les navires et les établissements à terre suspects de donner assistance aux sous-marins, avaient été accueillies à coups de fusil par l'ennemi malgré les conséquences graves qui pouvaient résulter pour la ville de cet acte d'hostilité. Deux officiers et plusieurs marins du *Dupleix* avaient été tués et une vingtaine étaient prisonniers.

Nous reçûmes de l'amiral l'ordre de nous rendre immédiatement à Boudroum pour y compléter les opérations du *Dupleix*.

Le 28 au point du jour, nous appareillions et il faisait déjà nuit lorsque nous mouillâmes à Kos. Je pus voir néanmoins le capitaine italien gouverneur de l'île et recueillir de lui un certain nombre de renseignements ; c'est ainsi que j'appris que la ville avait été bombardée le jour même par deux croiseurs anglais. Cette mesure intempestive coupait court à mes projets d'entrer en relations avec le caïmacan Mehemed Faik, homme très courtois, qui m'avait fait visiter la forteresse et les prisons de Boudroum en juillet 1914, et de lui poser un ultimatum pour la restitution des prisonniers.

Il ne me restait plus qu'à m'assurer de la besogne faite par nos alliés et le lendemain 29,

après avoir quitté Kos à 4 heures du matin, j'étais à 5 heures et demie devant les murs de la forteresse, dont je connaissais l'épaisseur. On voyait qu'ils avaient fort bien supporté les égratignures des obus français et anglais et je n'eus aucune envie de vider mes soutes contre ces pierres.

La destruction des navires dans le petit port était presque entière et il ne me fallut qu'un bien petit nombre de projectiles pour la parachever. Il ne pouvait être question après cela d'autres représailles contre la ville, car je n'avais aucune envie d'adopter les procédés boches, bien que la fusillade de nos embarcations ait eu toutes les allures d'un guet-apens.

Il eût été dangereux de prolonger notre station devant le port si les sous-marins le considéraient réellement comme un centre de ravitaillement, car il pouvait s'en trouver dans les parages et, à 7 heures du matin, nous repartîmes pour Moudros à vitesse réduite.

J'allai voir, dès mon retour, mon camarade de Saint-Seine, commandant le *Dupleix*, qui avait reçu une balle dans le bras et qui s'était conduit très courageusement pendant cette affaire. Il était victime de la malechance et d'un peu de manque d'expérience de la guerre sur cette côte où il allait pour la première fois. Il perdit son commandement dans cette histoire.

Il n'y a que les officiers n'ayant jamais rien fait qui n'ont pas couru de risques. On n'apprend, il est vrai, la guerre qu'en la faisant, mais si la pratique et l'expérience vous enseignent beaucoup de choses et apprennent à un commandant à réduire les chances de pertes ou d'accidents tout en augmentant son offensivité, il ne s'ensuit pas moins qu'une vigilance de tous les instants ne suffit pas toujours pour vous garantir contre le danger.

Je ne tire pour ma part aucune vanité d'avoir eu peu de pertes et pas d'accidents pendant la durée d'un commandement plutôt actif, car je confesse que, si sûr de moi que je me sois senti dans maintes circonstances graves, il est bien rare que l'expérience acquise postérieurement à ces circonstances ne m'ait pas démontré que je devais attribuer malgré tout, et pour une part plus ou moins grande, à ma chance de m'en être tiré indemne.

Soyons donc modestes en toutes circonstances et indulgents pour ceux qui sont à la peine lorsque le succès ne couronne pas pleinement leurs efforts. Honneur au courage malheureux ! Dans la Marine plus que partout ailleurs nous pouvons, je crois, réclamer le bénéfice de cet adage.

Il y avait alors dans l'escadre des Dardanelles deux croiseurs cuirassés de même type : le *Dupleix* et le *Kléber*. Le *Kléber* n'eut pas de chance non plus, car, à la même époque, en passant devant

Scala-Nova sur la côte d'Asie Mineure, une inattention de l'officier de quart le fit échouer assez près de la côte pour que l'ennemi pût se rendre compte de la situation critique du bâtiment et amener en hâte des batteries de campagne pour le bombarder.

Grâce à la ténacité du commandant Du Couëdic, le *Kléber* put se déséchouer après avoir couru de grands risques.

Du Couëdic perdit aussi son commandement dans cette affaire. C'était normal, mais il ne fit que grandir pourtant dans l'estime de ses camarades de l'escadre des Dardanelles.

Dans le courant de juin, je fus détaché pour une courte croisière dans les Cyclades et nous pûmes prendre quelques jours de repos dans le charmant petit port de Syra. Il y faisait bien chaud, dans la journée, mais quels délicieux dîners nous faisions le soir, mes officiers et moi, dans ce petit restaurant grec du quai, alors que grouillait autour de nous cette foule pittoresque de pêcheurs et de marins de toutes sortes et que les embarcations, les voiliers ou les petits vapeurs arrivaient et repartaient sans cesse.

La fraîcheur venait et, après avoir pris le mastic traditionnel, nous mangions des tas de choses exquises que Moudros ne produisait guère : des concombres et des tomates, du poisson sortant de l'eau, des melons délicieusement sucrés, du

yaourt, des figues fraîches, le tout arrosé d'un petit vin blanc glacé qui renfermait tous les parfums de l'Attique.

J'avais été chargé de mettre un peu d'ordre dans la croisière contre les sous-marins que nous venions d'organiser dans ces parages avec quelques chalutiers et c'est à ce moment que je me fis une notion plus exacte de l'imagination des informateurs ; il est vrai de dire, à leur décharge, qu'on avait promis des primes fort importantes pour les renseignements conduisant à la destruction de l'ennemi. Dans ces îles de l'Archipel où tout le monde est marin et où l'habitant est d'une sobriété sans exemple, les déplacements ne coûtent pas cher ; aussi combien d'insulaires firent des voyages considérables pour apporter au commandant en chef des renseignements puisés uniquement dans leur esprit inventif et parfois d'une puérilité admirable. Et lorsque la prime entrevue se réduisait à une somme insignifiante, cet argent, destiné à ne pas décourager les bonnes volontés, faisait la boule de neige dans la bouche de l'informateur rentré chez lui et en cascade dans les oreilles de ses auditeurs. A peu de frais, les Alliés conquéraient ainsi une réputation de générosité et aussi de naïveté qui n'étaient méritées ni l'une ni l'autre, mais qui entretenaient la production incessante et le transport des fausses nouvelles.

J'eus personnellement bien des preuves de cette imagination pendant que je me trouvais ainsi dans les Cyclades.

Je fus obligé un jour d'acheter tout le tabac d'un contrebandier qui se faisait fort de nous faire trouver un sous-marin dans les parages du Dodécanèse. Le tabac, vendu soi-disant à prix coûtant, n'était pas cher, mais il était fort médiocre et la coopérative n'en tira qu'un modeste profit. Ceci se passait dans l'île Mykoni, à peu de distance de Syra, et, suivant les indications du contrebandier, je l'envoyai aux abords d'une des îles du Dodécanèse sur un de mes chalutiers, lequel croisa là vainement pendant une semaine. Le contrebandier abandonna alors la partie et demanda à être débarqué dans l'île la plus proche.

Je me suis toujours demandé s'il avait trouvé ce procédé pour éviter la police grecque avec laquelle il avait eu de fâcheux démêlés ou s'il ne voulait pas tout simplement renouveler sa provision de contrebande !

Il m'avait d'ailleurs été garanti comme animé de sentiments extrêmement francophiles !...

Une autre fois, j'étais mouillé pour la nuit, devant cette même île de Mykoni, lorsqu'on vint, assez tard dans la soirée, me prévenir qu'un second contrebandier (il y en a tellement dans l'Archipel !) se faisait fort de me montrer un poste de ravitaillement pour sous-marins, établi sous la mer. On

parlait assez souvent depuis quelque temps de ce procédé de ravitaillement ; il m'avait toujours laissé rêveur, mais je résolus de profiter de l'occasion pour éclaircir cette question si l'homme consentait à venir en personne nous montrer l'endroit. Il possédait une embarcation et il accepta à condition d'être remorqué sur une partie du parcours ; il m'indiqua lui-même le point approximatif où il voulait se rendre sur la côte de l'île Nio, à une trentaine de milles plus au sud.

Tout fut convenu et le montant de la prime fixé ; puis, dans la nuit, nous installâmes *dans son embarcation* un petit canon, une mitrailleuse, un équipement complet de scaphandrier et, au point du jour, le *Latouche-Tréville* lui-même remorqua l'embarcation avec tout son matériel, le contrebandier, un enseigne de vaisseau, un officier mécanicien et une dizaine de marins du bord ; c'était une véritable expédition.

Assez loin du point à explorer, nous lâchâmes la remorque et l'embarcation partit vent arrière, à bonne allure grâce à la brise qui venait de se lever ; un sous-marin pouvait être dans ces parages et il s'agissait dans ce cas de le surprendre. Nous fîmes demi-tour et remontâmes vers Mykoni pour ne pas lui donner l'éveil.

Vers 5 heures du soir, nous nous trouvions de nouveau dans les parages indiqués, mais rien n'était en vue. Nous continuâmes dans le sud et, à la chute du jour, nous aperçûmes enfin une voile

à grande distance ; l'ayant chassée, nous reconnûmes presque aussitôt notre embarcation, que nous pûmes rejoindre avant qu'il ne fît complètement nuit. Les officiers étaient très excités ; les recherches avaient été longues, mais l'énorme chaland qu'ils avaient découvert, hermétiquement clos et posé à plat sur le fond dans un endroit désert et abrité, leur avait paru très suspect. Il n'y avait guère de doute, c'était bien un poste de ravitaillement de sous-marins.

Moins prompt à m'enflammer, je posai quelques questions et je ne fus pas convaincu, mais finalement je déclarai, à leur grande satisfaction, que nous ne partirions pas sans en avoir le cœur net. Et, par une nuit complètement noire, nous fîmes route sur la côte de l'île toute proche et nous réussîmes à nous glisser dans une petite crique où nous avions à peine la place d'éviter mais où nous ne courions aucun risque. Le lendemain, à l'aube, pour profiter de la période de calme qui ne dure que quelques heures, le matin en été sur ces côtes, nos scaphandriers étaient déjà à la besogne. J'arrivai moi-même presque aussitôt avec un canot à vapeur, un plomb de sonde et une lunette de plongeur ; celle-ci était d'ailleurs bien inutile car l'eau était transparente au point de laisser voir admirablement le fond par de grandes profondeurs. En sondant, je constatai d'abord que le chaland était sur un fond assez en pente, puis j'aperçus sur le sable blanc une sorte de ligne

noire qui me fit bien l'effet d'être une aussière de remorque. En la suivant, nous arrivâmes en effet à un second chaland plus incliné encore que le premier, puis enfin à un troisième complètement chaviré.

Il n'y avait, hélas ! plus de doute à avoir et le contrebandier lui-même dut se résigner à la perte de sa prime.

J'allais regagner le bord, lorsque j'entendis pousser des cris ; c'était un homme que nos marins avaient aperçu à terre paraissant se cacher et qu'ils étaient allés capturer subrepticement. L'homme se débattait comme un beau diable en bredouillant dans un langage incompréhensible pour les matelots mais qu'ils soupçonnaient fort d'être de l'allemand !

Je n'eus pas trop de peine à voir qu'il s'agissait d'un mauvais anglais mélangé de grec et je finis par comprendre que l'homme était un employé du consul anglais de Santorin, lequel l'avait mis là pour surveiller le centre de ravitaillement et pour le prévenir dès que le sous-marin apparaîtrait. Ce poste, qu'il occupait très consciencieusement depuis trois semaines et pour lequel il touchait une allocation de 10 shellings par jour, lui paraissait très intéressant. Je le fis relâcher bien entendu, en lui disant que nous avions découvert des choses extrêmement importantes dont il fallait que son chef fût prévenu de toute urgence et je lui confiai une lettre pour le consul anglais

de Santorin, dans laquelle j'engageais ce dernier à faire désormais l'économie de sa surveillance.

Aussitôt que possible, j'informai l'Amiral pour éviter le retour d'une méprise et je finis un peu plus tard par savoir que les chalands étaient des chalands anglais remorqués d'Alexandrie en Égypte à la fin de l'hiver précédent. Dans un mauvais temps, la remorque avait cassé et les chalands étaient partis à la côte. L'un d'eux s'était crevé sur les roches et rempli d'eau, puis il avait chaviré et coulé ; les deux autres s'étaient remplis plus lentement et ceci expliquait que le dernier n'ait coulé qu'après avoir tendu sa remorque et alors qu'il était déjà par de petits fonds sur le sable de la côte relativement peu inclinée.

Eh bien ! l'affaire n'était pas terminée ! Six semaines plus tard, j'étais à Mytilène, c'est-à-dire fort loin de Nio, et j'avais des relations quotidiennes très amicales avec le capitaine de vaisseau Heathcoat Grant, commandant le vieux cuirassé anglais *Canopus*. Un jour, le commandant Grant me parla très confidentiellement d'une information des plus intéressantes qu'il venait de recevoir *de source absolument sûre*. Il s'agissait d'un ravitaillement de sous-marins au moyen de citernes mouillées sous l'eau dans une baie très abritée de l'Archipel. Il fallait agir et il s'apprêtait à faire vérifier sans retard cette information.

Je me rappelai alors la petite baie de Nio.

— Et ce ravitaillement se trouve-t-il loin d'ici?

— Assez loin.

— Ne serait-ce pas quelque part dans les Cyclades, du côté de l'île de Nio par exemple?

— Comment, vous avez reçu aussi cette information? On m'avait assuré que j'étais le seul à la posséder !

Je racontai alors mon histoire au commandant Grant et nous en rîmes beaucoup.

Dans l'Archipel, la valeur d'un renseignement varie sensiblement en raison inverse du carré des distances.

A la fin de juin, je fus envoyé à Rhodes. Il devenait indispensable d'utiliser les îles du Dodécanèse pour la chasse contre les sous-marins qui commençaient à circuler nombreux dans l'Archipel et à torpiller nos transports et j'allai voir à ce sujet le général Croce, gouverneur du Dodécanèse. Nous nous étions connus avant la guerre et il fut charmant. Nous nous mîmes d'accord rapidement et je continuai ma mission, allant notamment reconnaître Port-Laki dans l'île de Leros, une de mes relâches d'avant-guerre. Il s'agissait cette fois de l'utiliser comme centre de ravitaillement pour notre première escadrille de chalutiers destinés à la patrouille contre les sous-marins. Cette charmante rade était bien

choisie pour abriter nos bâtiments, mais malgré ma première entrevue avec le général Croce et nos accords, je dus revenir à Rhodes une dizaine de jours plus tard pour discuter à nouveau de son utilisation et en régler les conditions.

Notre entente fut très vite complète comme à mon premier voyage, mais, moi parti, il y eut encore quelques petites difficultés.

Nos amis étaient un peu susceptibles sur la question du Dodécanèse, de possession relativement récente pour eux et encore incertaine. Aussi, au début, le plus petit manque de doigté de la part des commandants qui fréquentaient les îles était-il facilement l'occasion de malentendus ou de froissements. Ce fut passager d'ailleurs, car la durée et la gravité de la guerre ne tardèrent pas à montrer à tous les Alliés la nécessité de la communauté d'efforts la plus absolue.

Jusqu'au milieu de juillet, nous croisâmes ainsi très activement dans l'Archipel. Nous étions arrivés à naviguer de nuit dans toutes ces îles aussi bien que de jour, tellement leur aspect nous était devenu familier et nous aimions beaucoup la navigation de nuit, car chacun à bord nourrissait le secret espoir que nous pourrions surprendre ainsi quelque sous-marin ennemi naviguant en surface et le couler. Pour cette fois, notre ambition était trop forte. Notre succès se borna à n'être jamais attaqués nous-mêmes, mais il n'alla

jamais jusqu'à la destruction de l'ennemi ni même jusqu'à sa rencontre.

Cette période d'une navigation très active dans la saison chaude était fatigante pour tout le personnel, les chauffeurs et les mécaniciens principalement, car j'ai dit au début de ces pages le manque d'habitabilité de notre vieux croiseur, où les espaces étaient insuffisants pour loger l'équipage de temps de guerre. En outre, tout le personnel se ressentait d'avoir été sur la brèche depuis un an sans la moindre défaillance ni le moindre arrêt.

A part notre petite épidémie de grippe bénigne au cours de l'hiver précédent, nous n'avions cependant jamais eu plus de malades que la normale et la santé générale était restée bonne. Mais nous étions sans doute au point critique, car, le 12 juillet, les exempts de service se firent plus nombreux et quand nous mouillâmes le 16 sur rade de Moudros, je jugeai nécessaire de consulter le médecin en chef, docteur Labadens, et de mettre l'Amiral au courant de la situation.

Il fut alors décidé de nous faire reposer et c'est ainsi que, le 19 juillet, le *Latouche-Tréville* appareillait pour Mytilène afin de prendre la direction de la croisière de blocus de la côte d'Asie Mineure ; l'amiral Nicol, commandant l'escadre des Dardanelles, avait pris passage à mon bord pour une petite tournée d'inspection. A 4 heures de l'après-

midi, le même jour, nous jetions l'ancre au mouillage de Port-Iero où se trouvait le *Bruix* que nous allions remplacer et deux bâtiments anglais, le *Canopus* et l'*Euryalus*.

Il nous fallait dès ce moment renoncer à l'espoir de participer aux combats, mais la période en était close pratiquement pour tous les bâtiments de guerre, depuis notre journée du 4 juin dont j'ai fait le récit dans ce chapitre. Les gros navires ne s'engageaient plus dans les Dardanelles sous le feu des forts et, pour effectuer leurs bombardements, ils s'entouraient d'un luxe indispensable de torpilleurs et de chalutiers que nous n'avions pas connu.

Bien peu de bâtiments dans notre marine ont eu, je crois, la chance de pouvoir, comme le *Latouche-Tréville*, pendant une période de près de six semaines, lutter contre un ennemi visible, lui donner des coups et en recevoir en pleine lumière, avec en outre la satisfaction d'avoir utilement combattu.

Ce qui ne nous avait pas empêché d'ailleurs d'avoir notre bonne part des dangers provenant de « l'ennemi invisible » !

III

LE BLOCUS DE LA CÔTE D'ASIE MINEURE

J'étais bien préparé aux fonctions qui venaient de m'être confiées, c'est-à-dire la direction d'un blocus et de la chasse aux sous-marins, dès l'instant où l'on ne me demandait plus le concours effectif du *Latouche-Tréville*. La situation sanitaire aurait rendu en effet nos appareillages bien difficiles ; nous avions en arrivant à Mitylène 50 à 60 hommes exempts de service chaque jour et ce chiffre ne fit que croître pour atteindre 90 vers le milieu d'août, sans compter 25 à 30 exempts partiels. Le bord était un vaste hôpital que nous rendîmes aussi confortable que possible en amarrant le navire en travers au vent pour que l'air, balayant les batteries, les aérât et les rendît moins chaudes, et en installant avec des tentes un certain nombre de postes de couchage sur le pont.

La chaleur était très forte, mais le paysage restait cependant plus reposant qu'à Moudros, car les yeux pouvaient s'arrêter ici sur des collines boisées et sur une végétation que nous n'avions

pas connue depuis longtemps. Il n'y avait heureusement aucun cas grave de maladie ; nous avions affaire simplement à un personnel épuisé par un effort trop prolongé, et qui, soutenu par une énergie morale sans pareille, n'avait jamais mesuré sa résistance physique et en avait dépassé les limites.

Les anciens du bord, ceux qui avaient fait la campagne de Syrie avant la guerre, officiers, sous-officiers et matelots, étaient naturellement les plus fatigués et certains d'entre eux n'arrivaient pas à se remettre après la période normale de traitement de dix à douze jours.

En évitant les zones fiévreuses de l'île, il fut possible d'envoyer à terre des permissionnaires et d'organiser quelques promenades, mais je me trouvai aussitôt aux prises avec une autre difficulté, celle d'éviter à mes hommes le contact des réfugiés d'Asie Mineure. Il y avait alors, en effet, à Mitylène, des milliers de Grecs sujets ottomans qui avaient réussi à s'enfuir de la côte turque d'en face par crainte des massacres ou de la conscription militaire et qui, privés de ressources, n'avaient pas tardé à tomber dans la plus affreuse misère. On voyait couramment dans les rues de la ville de Mitylène des femmes et des enfants réduits à la plus extrême maigreur et mourant littéralement de faim. La présence des bâtiments alliés avait tout naturellement attiré aux abords de la rade de Port-Iero où nous avions notre mouillage

un certain nombre de ces réfugiés et leur stationnement dans nos parages constituait un danger permanent pour la santé de notre équipage.

Un autre inconvénient, moins grave mais sérieux également, résidait dans les nombreux débits qui, dans ces pays grecs, naissent sous les pas du marin. A chaque débarcadère, à tous les *points de vue*, dans tous les endroits pittoresques où le permissionnaire a quelque chance de passer, le petit cabaretier a vite fait de dresser une table en l'abritant de feuillage ou de vieilles toiles et d'exposer la bière ou la limonade, dont les bouteilles, rafraîchissant dans l'eau, attirent le promeneur altéré par la chaleur. Et, dissimulée dans un coin, se trouve la bouteille de *Koniak*, affreux tord-boyaux offert en cachette et qui assomme rapidement le consommateur.

Je dus prendre des mesures et quitter la rade de Port-Iero même où la surveillance des permissionnaires était trop difficile, pour venir mouiller dans la petite baie de Lontraki qui servait d'abri à tous les torpilleurs et chalutiers placés sous mes ordres. Là je pus louer et avoir à ma disposition complète, au débarcadère même, une vaste étendue de terrain parfaitement salubre et plantée de vieux oliviers où, sous le ciel admirable de l'antique Lesbos, le petit confort bien modeste de notre installation prenait un aspect idyllique, et où les étrangers ne pouvaient que difficilement se glisser.

J'avais bien autorisé quelques « petits cafés » en plein air, le marin les aime tant au retour de sa promenade, mais le *Koniak* y était formellement interdit. Et comme il restait encore à bord du *Latouche-Tréville* quelques solides quartiers-maîtres canonniers valides, j'en détachai pour la surveillance et pour l'observation de mes consignes. Ils étaient armés du sabre-baïonnette pour le prestige et de la canne pour les exécutions ; et les cris douloureux d'un jeune imprudent, qui avait voulu pénétrer un soir dans notre domaine et qui se frottait les côtes, suffirent pour inspirer à ses concitoyens un saint respect de notre propriété. Ce respect se maintint tant que je fus là, mais je me suis laissé dire que mon successeur eut quelques ennuis pour avoir été un peu faible et n'avoir pas fait respecter impitoyablement les consignes.

J'ai gardé un souvenir charmant et bien vif de ce petit mouillage de Loutraki. Notre propriété était prolongée en pente douce par des jardins potagers jusqu'au sommet d'une pittoresque petite colline où se trouvait une source alimentant les jardins pour l'arrosage. La source était abondante et beaucoup d'eau était perdue. Je pus la louer pour une durée de trois années pour un prix assez modique et installer sur 200 ou 300 mètres une canalisation, avec des poteries achetées dans l'île, de façon à conduire l'eau jusqu'au débarcadère. Le tuyautage du débarcadère fut fourni

par mon ami le commandant Grant du *Canopus* et je donnai ainsi une eau excellente à tous les bâtiments alliés.

Le blocus de la côte d'Asie Mineure avait été déclaré le 31 mai par l'amiral de Ròbeck et la zone française qui m'était dévolue allait du nord de l'île de Chio jusqu'au sud du détroit de Samos. J'avais pour exercer cette surveillance les torpilleurs de la 4e escadrille, dont la *Pique*, commandée par un officier intelligent et dévoué, le lieutenant de vaisseau Degrenand, fut le chef de file pendant presque tout mon séjour ; et quelques-uns de ces petits chalutiers, comme le *Chambon*, le *Rateau*, la *Provence*, la *Henriette*, qui avaient si longtemps dragué sous les obus dans les Dardanelles. C'était une satisfaction vraiment très grande pour moi de retrouver là de tels camarades et d'avoir sous mes ordres des officiers et des équipages aussi ardents et aussi courageux. Presque aussitôt, se joignirent à eux le *Richelieu* et l'escadrille des mouilleurs de filets de Bongrain, un des compagnons de Charcot dans son expédition antarctique et un des meilleurs officiers que j'aie rencontrés. Enfin je vis arriver peu après de Quillacq, un spécialiste obstiné et intelligent des mines et des filets qui débutait alors avec le *Jules-Couette*, dont il avait conquis le commandement grâce à sa ténacité et à sa conviction.

J'étais bien secondé, mais la tâche ne laissait pas que d'être assez lourde pour tous ces petits

navires en raison de l'étendue des côtes à garder et des missions inopinées dues à la présence des sous-marins signalés dans la zone ou aux abords de la zone et qu'il fallait chasser immédiatement. Leurs attaques, contre les bâtiments se rendant aux Dardanelles, continuaient et c'est pendant mon séjour à Mitylène que fut coulé le superbe transport anglais *Royal George* chargé de troupes. Ce torpillage eut lieu aux abords de Kaudeliousa, en dehors de ma zone, et les survivants, trop peu nombreux, avaient été déjà recueillis lorsque mes torpilleurs arrivèrent sur les lieux.

Le canal central de l'Archipel, qu'empruntaient alors tous les transports de troupes et de matériel se rendant d'Égypte aux Dardanelles, était vraiment peu patrouillé à cette époque et j'en ai exprimé plus d'une fois mes regrets verbalement et par écrit ; mais les moyens dont disposaient les Alliés n'étaient pas ce qu'ils furent par la suite et les esprits n'avaient pas non plus une opinion bien nette sur la façon dont il fallait conduire la chasse contre les sous-marins. Cette chasse, il faut bien le dire également, resta particulièrement difficile en Méditerranée, où les grands fonds et les régions très saines dans lesquelles les sous-marins opéraient, leur permettaient presque toujours de se dérober instantanément à nos attaques, par la plongée.

Je rencontrai à Port-Iero, dans le capitaine de

vaisseau Heathcoat Grant, commandant le *Canopus*, un des officiers alliés que j'ai le plus appréciés pendant la guerre et je le considère toujours, depuis lors, comme un véritable ami. Il avait eu un rôle brillant aux Falkland et c'était un homme toujours prêt à l'action, comprenant la collaboration dans le sens le plus large et le meilleur du mot. Nous mîmes en commun toutes les ressources dont nous disposions pour tenter la capture des sous-marins dans les parages de Mitylène et dans la région de Smyrne et je me souviens que les soutes du *Canopus* étaient inépuisables. Nous avions tant de peine à fournir tout ce qui était nécessaire pour la transformation et le mouillage des filets de l'escadrille *Richelieu* que les superbes rouleaux de fil d'acier et le matériel de toute sorte qui sortaient du navire anglais étaient pour le maître de manœuvre du *Latouche-Tréville* un grand sujet d'admiration !

Bongrain était d'une activité et d'une ingéniosité sans pareilles et il ne fallut que bien peu de jours pour mouiller nos nasses et rendre dangereux pour les sous-marins l'accès de cette rade de Smyrne où j'étais venu en juin 1914 prendre mon commandement. Aux filets vinrent se joindre des mines apportées par la *Drôme* et qu'un de nos officiers, le lieutenant de vaisseau Desmazures, disposa et mouilla avec un petit navire anglais, la *Gazelle*. Il y apporta un zèle et une compétence

qui provoquèrent les éloges de nos alliés, bons juges dans ces questions.

Tous ces efforts pourtant ne donnèrent pas d'autre résultat tangible, pendant le séjour d'un mois que je fis à Mitylène, que d'écarter les sous-marins qui cessèrent complètement d'être signalés dans ces parages.

On a plus d'une fois constaté au cours de cette guerre combien les sous-marins ennemis furent prudents et si des critiques à ce sujet ont été maintes fois formulées à leur endroit, ils auraient peut-être pu répondre que pendant bien longtemps, le gibier ne leur manqua pas dans des endroits où leurs risques étaient très faibles; et ceci pouvait justifier leur manque certain de goût pour l'inconnu suspect de recéler quelque piège.

Nos sous-marins risquèrent plus, mais ils ne furent pas très heureux. C'est vers cette époque, en juillet 1915, que notre sous-marin le *Mariotte* tenta la remontée des Dardanelles et se perdit près de Kilid-Bahr. Nous l'avions escorté peu de temps auparavant depuis Syra jusqu'à Moudros et j'avais eu, sur cette rade, l'occasion de m'entretenir avec son commandant qui m'avait fait la meilleure impression et m'avait paru qualifié pour mener à bien sa difficile entreprise.

C'est pendant notre séjour à Mitylène que me fut communiqué un singulier document d'une

authenticité cependant indiscutable. Bien qu'il n'ait pas de rapport apparent avec notre croisière, je le reproduis cependant ci-après. Des documents de telle nature, nous éclairant sur la véritable mentalité allemande, n'étaient-ils pas de nature à galvaniser les énergies les plus défaillantes et à nous assurer le succès final?

EXTRAIT DU BULLETIN DE RENSEIGNEMENTS
D'UNE ARMÉE VOISINE

Les dix commandements du soldat allemand.
Neuvième commandement.

« Soyez durs pour l'ennemi. »

La guerre n'est pas l'heure de la pitié et il n'y a pas de place pour la pitié dans le cœur du soldat. Le soldat doit être dur : dureté du corps et dureté de l'âme. Devenez durs guerriers. Il n'est qu'une morale pour le soldat en campagne : se battre valeureusement, se battre avec les armes. En guerre, *la bonté, c'est de nuire à l'ennemi par tous les moyens*, *et c'est pécher que d'avoir pitié de lui*. Le soldat qui a trouvé du vin et qui l'offre à son hôte malade au lieu de le donner à ses camarades ou de le livrer à ses chefs, *commet un crime*, car le vin donne courage et force à nos guerriers.

Le soldat qui donne sa miche de pain aux enfants de l'ennemi et souffre lui-même de la faim *pèche contre la patrie*. Le pain de la patrie est sacré. Le soldat qui cède sa couverture à une femme qui a froid au lieu de la porter à des camarades dans la tranchée, *pèche contre la patrie*.

Il vaut mieux laisser cent femmes et enfants de l'ennemi mourir de faim que de laisser souffrir un seul soldat allemand.

En guerre, fleurissent la bravoure, la discipline et la

camaraderie ; *la pitié n'y pousse pas.* La terre où pousse la pitié est fécondée par les larmes, le champ de bataille par le sang.

Vous êtes tragédiens sous le ciel étoilé et Dieu seul vous regarde. Que ceux qui vous combattent avec la plume de la calomnie, la sarbacane de l'envie, l'hydre du mensonge, crachent sur vous et vous accusent devant le suprême justicier.

Que de châteaux pillés, des villes ouvertes anéanties, des vaisseaux neutres brisés sur nos mines dressent contre vous leur témoignage que du fond du marais croupi de la morale, des écumeurs de toutes les nations, pharisiens édentés à la gueule largement ouverte, au ventre bedonnant, croassent contre nous : *Droit des peuples!* Soyez sans peur, vos témoins sont vos victoires. Quel juge vous condamnera?

Un mot a-t-il jamais renversé un chêne ou même agité une feuille? Et vous, soldats, vous hésiteriez devant ces mots? *Guerriers, devenez durs...*

P. C. Le chef d'E. M. de la D. E. S.,

Signé : Frank.

Copie conforme transmise à M. le médecin chef de l'hôpital d'évacuation n° 3.

Pendant cette période, je fis plusieurs tournées en torpilleur pour inspecter et organiser la croisière et nos défenses. Je me souviens notamment d'un voyage à Samos qui m'a laissé des souvenirs bien pittoresques.

Je ne veux pas parler seulement de la nuit que je passai à Port-Vathy, la capitale de l'île, où notre agent consulaire m'avait fait réserver la « chambre d'honneur » du premier hôtel de la

ville. Elle était probablement moins souvent habitée que les autres chambres de l'hôtel et les punaises qui la peuplaient devaient par suite être affamées, car leurs colonies m'attaquèrent avec une férocité telle que je ne pus trouver un peu de repos qu'en m'installant au milieu de la pièce, dans un fauteuil dont j'avais, au préalable, placé les quatre pieds dans des assiettes remplies d'eau.

En quittant Port-Iero pour Samos, je rencontrai dans le canal de Chio le chalutier *Rateau* commandé par le lieutenant de vaisseau Faurie, qui m'annonça la capture d'un Allemand nommé Carl Acker, signalé depuis longtemps comme un agent d'espionnage des plus dangereux. Cet individu étant tombé à l'eau au quai de Port-Vathy avait été sauvé par deux matelots français, l'un de la *Henriette*, minuscule chalutier commandé par l'enseigne Auverny, et l'autre du *Rateau*. Transporté sur ce dernier navire, il avait été reconnu et gardé comme prisonnier.

Nous avions alors à Samos un agent consulaire nommé Missir, actif et très soucieux de nos intérêts. Je le trouvai fort ému par cette capture qui lui avait été racontée d'une façon bien originale par le préfet de l'île.

La capture de Carl Acker avait, d'après le préfet, été organisée comme dans un roman policier. Ravisseurs postés sur le quai, au café où l'intéressé prenait paisiblement chaque soir son

mastic, court-circuit dans le courant électrique de la ville au moment propice, poussée vers la mer lorsque le consommateur se levait un peu inquiet, bouillon de quelques instants avant le repêchage et enlèvement final. On voit que tout y était.

La Grèce avait depuis quelque temps déjà proclamé sa souveraineté sur l'île de Samos et y avait installé ses fonctionnaires et, bien que cette situation n'eût pas été reconnue officiellement par les puissances, elle était acceptée en fait. Aussi les protestations énergiques du préfet accompagnant le récit que je viens d'ébaucher avaient-elles fait la plus vive impression sur notre excellent agent consulaire, entrevoyant déjà toutes les complications diplomatiques qui allaient inévitablement s'ensuivre et qui risquaient de compromettre sa carrière.

Je n'eus pas beaucoup de peine cependant à rappeler à notre agent son rôle et les traditions françaises de la famille Missir et je le priai de ne pas se considérer comme renseigné par un récit fort suspect, étant données les sympathies dont jouissaient les Allemands en Grèce à cette époque, sympathies dont le préfet de Samos avait donné maintes fois des preuves vis-à-vis dudit Carl Acker lui-même, dont les agissements constituaient cependant une violation ouverte de la neutralité grecque au détriment des Alliés. Je lui dis que mes premiers renseignements me donnaient une

opinion toute différente et je l'engageai à procéder lui-même à une enquête rigoureuse et à m'en faire connaître les résultats.

J'avais eu bien raison de compter avec l'exagération si prompte à se faire jour dans les cerveaux de ces îles du soleil, car, le lendemain, le rapport de notre agent consulaire remettait toutes les choses au point ! Le mastic est très bon à Samos mais il est très capiteux et il ne faut pas dès lors s'étonner si quelque consommateur des cafés du quai de Port-Vathy, dont le pas est mal assuré, glisse et prend un bain forcé. Les eaux sont si tièdes en été que le mal n'est pas grand en général ; dans le cas particulier de Carl Acker, les conséquences en furent désastreuses pour lui, car, sauvé par nos marins et conduit en sol français, c'est-à-dire sur un chalutier mouillé à quelques mètres du quai, afin d'y recevoir les premiers soins, il vit son identité reconnue et fut maintenu en état d'arrestation.

Je n'avais vu dans cet épisode de la guerre qu'un accident fortuit et heureux et l'amiral Nicol, commandant l'escadre des Dardanelles, informé par moi de la présence de l'agent allemand à bord du *Rateau*, avait lui-même transmis par T. S. F. ses félicitations au commandant de ce bâtiment. J'invitai donc Missir à communiquer au préfet de Samos les résultats de son enquête afin de remettre les choses au point et je conti-

nuai ma tournée d'inspection qui devait, trente-six heures plus tard, me ramener à Mitylène. C'est sur la route du retour que je commençai à prendre notion de l'excellente qualité de la capture que nous avions faite, par les T. S. F. qui me parvinrent.

Le préfet ayant télégraphié sa version, la Grèce avait protesté, les chancelleries étaient en mouvement et, en cascade, cela revenait vers l'amiral puis vers moi.

9 août, 16 h. 05, par T. S. F.

Patrie à *Latouche*.

Ministre demande d'urgence détails télégraphiques sur arrestation du sujet allemand Acker à Vathy.

A ce T. S. F. capté par le torpilleur *Arc* sur lequel je me trouvais encore, je répondis en priant l'amiral d'attendre l'arrivée de mon rapport.

Carl Acker était certainement un agent très utile pour le gouvernement allemand et plein de qualités, mais il ne devait pas être chanceux, car les circonstances ne le favorisèrent pas. Dans mon rapport, j'avais suggéré de nommer une commission d'enquête pour éclaircir nettement cette affaire, mais le gouvernement français, malgré toutes les présomptions en sa faveur, voulut témoigner de son amitié pour la Grèce et il donna l'ordre de relâcher Carl Acker.

Hélas, lorsque cet ordre parvint à l'amiral Nicol, il y avait deux heures que l'intéressé avait été confié aux Anglais et l'amiral de Robeck qui commandait en chef les forces alliées aux Dardanelles refusa de se dessaisir d'un aussi dangereux individu, sans ordre de son gouvernement.

C'est ainsi que Carl Acker fut envoyé à Malte. Dans l'intervalle, il était devenu plus suspect encore. En effet, ayant été, lors de son arrestation, trouvé porteur d'une somme très importante en or, cet or fut, suivant les prescriptions réglementaires, échangé contre une somme équivalente en billets de banque français. Fouillé de nouveau à Moudros, on avait naturellement découvert ces billets et ses explications ayant été trouvées des plus confuses, il s'était produit un malentendu fâcheux pour sa réputation qui avait abouti à la confiscation des billets !

Je vous dis que c'était un homme manquant de chance !...

Cependant nos alliés lui réservèrent à Malte un gîte confortable et correspondant à ses mérites, sans qu'il eût pour cela à débourser quoi que ce soit.

J'y arrivai moi-même deux semaines plus tard environ et, comme, dans l'intervalle, j'avais par hasard recueilli des renseignements qui démontraient de façon précise la participation d'Acker

au rôle des sous-marins allemands opérant dans l'Archipel, je me précipitai chez le commandant en chef, persuadé d'être accueilli avec la plus grande reconnaissance. Mais cette histoire avait sans doute ennuyé l'Amiral de Lapeyrère qui, fort aise de la voir entre les mains de nos alliés, ne voulait plus en entendre parler et je fus refoulé vers le chef d'état-major qui, après m'avoir écouté d'un ton poli, me pria, avec une grande indifférence, de lui laisser mes rapports !...

Beaucoup plus tard, j'appris que les démarches de la reine Sophie avaient fini par avoir gain de cause auprès du gouvernement britannique et que Carl Acker avait été autorisé à regagner l'Allemagne. Toutefois, comme la seule voie qui lui fût ouverte alors était la Bulgarie et que ce pays était fort suspect, il avait été spécifié que le départ de Malte ne pourrait avoir lieu « avant que les sentiments de la Bulgarie envers les Alliés ne fussent nets ».

Peu de temps après, la Bulgarie entrait en guerre contre nous, fermant à Carl Acker sa dernière porte de rentrée en Allemagne. Il fallut bien le conserver à Malte !

Peut-être y est-il encore !

*

J'eus l'occasion, pendant que j'étais à Mitylène, de refaire connaissance avec la compagnie Hadji Daoud, à laquelle appartenait l'*Indiana* que j'avais capturé quelque temps auparavant

à Mersina. J'avais vu pendant mon séjour à Moudros combien tous mes camarades souffraient de la pénurie de fruits et de légumes frais, qui n'existaient là qu'en petite quantité et à des prix très élevés, et je m'étais promis, si je le pouvais, d'améliorer leur sort. Je savais que l'île de Chio était un centre de production considérable de fruits et de légumes ; il ne s'agissait donc que de trouver un fournisseur, ce qui fut vite fait, et un bateau que ledit fournisseur promit de se procurer lui-même. La compagnie Hadji Daoud était si suspecte alors que ses bâtiments n'osaient plus naviguer ; ceci permit d'affréter à bon compte un tout petit navire de cette société, le *Montana*, qui reçut un permis particulier pour le service auquel il allait se livrer.

Si ce souvenir m'est revenu, c'est que le capitaine du *Montana* offrait une particularité bien spéciale et qui m'a toujours fait penser que ce bâtiment n'aurait pas dû, pour porter pavillon américain, invoquer comme l'*Indiana* la loi de l'État du Maine mais bien plutôt celle de l'État d'Utah. Ledit capitaine passait en effet pour avoir sept femmes légitimes, une dans chacune des îles principales de l'Archipel où le service très actif de son petit navire le conduisait à faire de courtes relâches. Cette circulation incessante, lui interdisant les longs séjours au port d'armement, en famille, il avait jugé préférable de s'en créer plusieurs. Et, si toute cette histoire n'a pas été

inventée par l'interprète du *Latouche-Tréville*, le brave Handjian, notre capitaine avait non seulement plusieurs femmes, mais aussi de nombreux enfants avec chacune d'elles.

Et ceci me rappelle la légende d'un dessin anglais ; une fillette dit à un officier de marine :

— Mon oncle, qu'est-ce que la bigamie?

Et l'oncle répond :

— Ma nièce, c'est avoir deux femmes dans le même port !...

C'est pendant notre séjour à Port-Iero qu'eut lieu le débarquement anglais à Suvla, lequel se termina si malheureusement par un échec. Il avait été conservé parfaitement secret et, s'il avait réussi, eût pu avoir des conséquences très sérieuses ; mais il semble bien que les troupes qui y participèrent manquèrent de moyens et que l'affaire ne fut pas préparée assez soigneusement, eu égard précisément aux conséquences importantes qui devaient en découler.

Nous avions vu séjourner sur rade de Port-Iero plusieurs transports britanniques chargés de troupes, car pour dérouter l'ennemi on faisait courir le bruit, depuis un certain temps déjà, d'un projet de débarquement des Alliés dans la région de Smyrne ; le capitaine de vaisseau Burmester, qui commandait l'*Euryalus* à Mitylène depuis notre arrivée, avait aussi joué un rôle très actif dans le débarquement des troupes anglaises à

Suvla. Pour toutes ces raisons, nous nous intéressâmes vivement à cette expédition malheureuse.

L'équivalent d'un échec aussi sérieux venait d'ailleurs de frapper le corps expéditionnaire français peu de temps auparavant, car le 30 juin le général Gouraud avait été grièvement blessé et avait dû abandonner son commandement.

C'en sera fini désormais des chances de succès de l'expédition des Dardanelles. L'amour-propre des Alliés et la ténacité britannique la continueront longtemps encore cependant ; mais dorénavant nous immobiliserons seulement des forces ennemies, et au prix de quels sacrifices, jusqu'au moment où l'évacuation sera enfin décidée.

Au milieu d'août, j'avais dû écrire à l'Amiral pour lui annoncer les résultats négatifs de la tentative entreprise pour rétablir la santé de notre personnel, par cette période de repos à Mitylène. Une épidémie de grippe venait de se déclarer ; la forme en était très bénigne, mais, sur des hommes en aussi complet état de réceptivité, cela avait suffi pour faire croître immédiatement le nombre des exempts à un point tel que je commençais à craindre d'être immobilisé complètement. Lorsque je reçus, le 19 août, l'ordre de remettre la direction de la croisière au *Bruix* et d'appareiller aussitôt prêt pour Malte, nous avions un quart environ de l'équipage alité ou indisponible.

Le 20 août, nous faisions route sur Malte, mais où étaient les vitesses d'antan !... Nous avions si peu de chauffeurs valides qu'il nous fallait cette fois adopter une allure bien modeste. Elle nous conduisit à destination cependant et le 23 août, à 7 heures du matin, nous nous amarrions dans le port de Malte derrière le *Diderot*. Tous les cuirassés étaient là et nous faisions bien modeste figure avec notre coque sale, notre tenue de guerre et notre personnel réduit et en partie invisible, à côté de ces magnifiques navires astiqués, garnis d'équipages de belle tenue et pleins d'animation.

CHAPITRE V

LES DERNIÈRES SEMAINES DU COMMANDEMENT

I

LE REPOS A TOULON

Séjour a Malte. — L'armée navale en général, et plus particulièrement l'état-major d'armée, n'avait pas très bonne presse dans l'escadre des Dardanelles.

Faut-il s'en étonner et les « gens de l'arrière » n'ont-ils pas toujours été traités un peu sévèrement par « ceux du front ? » On accusait, dans les carrés, le commandant en chef de trop se désintéresser de ceux de ses bâtiments qui, placés sous le haut commandement de l'amiral de Robeck, échappaient pratiquement à son contrôle, alors qu'il restait l'intermédiaire obligatoire pour la présentation au ministre des propositions formulées en faveur du personnel de cette escadre qui chaque jour se distinguait dans quelque acte héroïque.

Je dois à la vérité de déclarer que l'atmosphère de Malte contrastait tellement avec celle de Moudros que nous eûmes nous aussi une impression défavorable ; mais cette atmosphère n'était-elle pas provoquée en grande partie par l'ignorance absolue dans laquelle nos officiers et nos équipages étaient tenus, comme le reste de la France, des faits et gestes de leurs camarades?

L'amiral Boué de Lapeyrère m'invita à déjeuner et me demanda quelques détails sur notre rôle dans l'escadre des Dardanelles. Je ne laissai pas que d'être étonné lorsque je vis combien il était peu au courant des incidents principaux de l'existence que nous y avions menée.

— Pourquoi ne m'avez-vous pas écrit tout cela, mon p'tit?

— Ma foi, amiral, la partie essentielle de ce que je vous raconte se trouve dans mes rapports officiels, mais bien des détails n'y figurent pas évidemment, car vous savez aussi bien que moi que ce n'est pas au moment des actions les plus dures que l'on fait les plus beaux rapports. Moins on a de choses à raconter et plus volontiers on les détaille.

L'amiral rit et me dit :

— J'irai demain à votre bord et je remettrai moi-même les croix de guerre que votre personnel a méritées. Et vous m'écrirez *directement* pour me faire des propositions en faveur de ceux

que vous jugez n'avoir pas été récompensés pour les services qu'ils ont rendus.

Et le commandant en chef tint pleinement sa parole. Dans la lettre que je lui adressai pour accompagner mes propositions, je lui disais :

... Le personnel placé sous mes ordres s'est dépensé sans compter depuis le début de la guerre dans un métier très actif. Aux Dardanelles, il a fait, en toutes circonstances, pleinement son devoir.

Au moment où la fatigue et la maladie ont fini par avoir raison de son courage, ce serait pour moi un très gros crève-cœur que de ne pas lui voir attribuer les récompenses qu'il a si bien méritées.

J'eus la satisfaction quelque temps après de voir le ministre approuver mes propositions, et voici les termes dans lesquels le commandant en chef les avait transmises, par une lettre dont il me fit donner copie.

Jules-Ferry, Malte, le 5 septembre 1915.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Je vous adresse ci-joint un certain nombre de propositions supplémentaires de récompenses qui ont été établies, sur mon ordre, par M. le commandant du *Latouche-Tréville* et qui ont trait aux opérations auxquelles a pris part ce bâtiment aux Dardanelles depuis le 26 avril.

Le rôle joué par le *Latouche-Tréville* est glorieux. En toutes circonstances, l'état-major et l'équipage se sont distingués d'une façon très remarquable. Aussi suis-je heureux de vous transmettre, en les appuyant très favorablement, toutes les propositions formulées par le commandant de ce croiseur.

Signé : DE LAPEYRÈRE.

Il y avait bien longtemps que l'amiral de Lapeyrère n'en était plus à faire ses preuves de courage, aussi cette appréciation de notre rôle prenait-elle, sous sa plume, une valeur à laquelle je fus particulièrement sensible.

La remise des croix de guerre par le commandant en chef eut lieu à bord du *Latouche-Tréville* le 24 août à 10 heures du matin, et ce fut une cérémonie émouvante pour nous. Sur les seize croix de guerre avec palme qui étaient attribuées au bâtiment, plusieurs allaient à des camarades qui reposaient dans le paisible petit cimetière de Moudros et dont nous évoquions le souvenir.

Un certain nombre de citations d'escadre ou de division avaient aussi récompensé maintes actions d'éclat, mais je ne pouvais m'empêcher de penser à tous ceux qui avaient fait simplement leur devoir mais auxquels nulle occasion spéciale n'avait permis de se distinguer et dont le nom ne fut pas proclamé ce jour-là. Ceux-là, c'était tout le reste de cet équipage ; ce sont eux qui nous avaient donné, sans défaillance, cette aide admirable grâce à laquelle le *Latouche-Tréville* était à l'honneur. Comment aurais-je pu les séparer des autres dans mon esprit?



Le commandant en chef avait, sur l'avis du médecin d'armée, décidé de nous envoyer en

France pour changer une partie de l'équipage, et le lendemain, 25 août, à 9 heures du matin, nous quittions Malte.

La traversée fut belle et, malgré la fatigue générale, le phénomène bien connu des marins français ne manqua pas de se produire. La vitesse augmenta sans ordre assez sensiblement et nous donnions deux nœuds de plus qu'au départ de Mitylène, lorsque le 27 août, au jour, nous reconnûmes les côtes de Provence.

A 8 heures du matin, nous entrions en rade de Toulon.

Le séjour a Toulon. — Nous eûmes les honneurs de la presse dans notre grand port de guerre et même dans la presse parisienne, bien que notre incognito alors réglementaire fût respecté et je retrouve un article du *Matin*, que j'eus la surprise amusée de lire à Paris où je m'étais rendu pour deux ou trois jours.

UN HÉROÏQUE REVENANT

Après trente-trois mois de mer

Toulon, 1er septembre. — *D'un correspondant particulier du* Matin. — C'est avec émotion que les Toulonnais virent entrer récemment en rade un petit croiseur cuirassé qu'ils avaient perdu de vue depuis longtemps déjà.

Ce bâtiment portait avec fierté une longue flamme de guerre, symbole de ses longs mois de campagne.

Il avait déjà vingt mois de mer au moment de la déclaration de guerre. A ce moment, on l'envoya dans les eaux d'Orient où il resta jusqu'à ces temps derniers.

Tous ceux de nos « poilus » qui ont pris part aux opéra-

tions de Gallipoli le connaissent fort bien. C'est un petit bateau trapu, aux cheminées enfoncées, Il avait l'air d'une coque de noix au milieu des grandes unités. Cependant, autant que ses grands frères, il a soutenu le renom de la marine française au cours de cette campagne des Dardanelles.

Je me suis entretenu avec quelques-uns de ses marins. Oh ! les braves gens !...

Depuis trente-trois mois, ils n'avaient pas mis pied à terre. Là-bas, aux Dardanelles, ils avaient pris part aux opérations de toutes les journées des 26, 27 et 28 avril puis des 3, 4 et 5 mai, sans compter de multiples opérations de détail. Entre temps, ils avaient assuré un service des plus pénibles. Et pourtant, aujourd'hui, sur ce quai de Toulon où ils viennent de débarquer, ils sont aussi alertes, aussi joyeux que le jour lointain du départ.

L'histoire dira un jour ce que nous devons à l'héroïque équipage de ce bateau, ainsi d'ailleurs qu'à tous ceux des autres bâtiments français qui sont aux Dardanelles depuis le commencement des hostilités.

L'amiral Boué de Lapeyrère avait tenu, avant la rentrée du petit navire en rade de Toulon, à se rendre à bord, où il remit aux officiers et aux matelots les croix de guerre qu'ils avaient si vaillamment gagnées.

Le commandant en chef nous avait accordé trois semaines de repos et je les donnai intégralement à tous ceux qui me furent désignés par le docteur Plazy. Les moins fatigués durent partager en deux ce délai pour que tout le monde puisse avoir une permission. Enfin soixante officiers mariniers et marins trop épuisés pour continuer la campagne furent envoyés à l'hôpital et débarqués ; le préfet maritime n'avait pu me remplacer un plus grand nombre d'hommes, car nos dépôts étaient presque vides.

Nous eûmes l'air d'un navire en réserve pendant cette période, mais lorsque tout le monde eut rallié et que je passai l'inspection de l'équipage, il me sembla ne voir que des physionomies nouvelles tant les visages de ces hommes qui avaient pu aller au pays, jusqu'au fond de la Bretagne, et voir leurs parents, leurs femmes, leurs enfants, tous ceux dont les avaient privés, depuis tant de mois, leur vie dangereuse et pénible, respiraient la joie et la gaieté.

Il me semblait que nous étions prêts à nouveau pour toutes les besognes.

Le mal était plus profond pourtant que je ne le supposais, car mon successeur dut quelques semaines plus tard prendre une mesure plus radicale et procéder au remplacement de la presque totalité de l'ancien équipage.

A Toulon, l'arsenal remit en état le carré des officiers qui avait été ravagé par un obus le 4 juin et réparé provisoirement à Moudros par un navire-atelier anglais.

Les officiers possédaient un piano, placé dans l'arrière-carré un peu moins éprouvé, qui avait été réduit à l'état d'écumoire par les éclats du projectile. Les mécaniciens avaient cependant réussi à rétablir quelques octaves du milieu dont Bard, excellent musicien, tirait le meilleur parti pour entretenir la gaieté de ses camarades. Ce blessé fut remplacé, gratuitement je crois, par un

piano neuf et le marchand l'exposa dans sa vitrine comme un trophée.

C'est son successeur qui eut l'honneur d'accompagner les chansons du barde du *Latouche-Tréville*, le gabier breveté Lespagnol. Je ne résiste pas au désir d'en reproduire une ici. Les vers en peuvent prêter à la critique, mais je m'en voudrais beaucoup d'y apporter la moindre modification et personne ne viendra contester le « souffle lyrique » de cette poésie !

EN SOUVENIR DU COMBAT DE KOUM-KALÉ

26 AVRIL 1915.

Le chant des canons (Air : *l'Ame des violons*).

PREMIER COUPLET

Il est minuit, la plaine s'illumine,
Et les shrapnells éclatent avec bruit.
Pour nos soldats, la fête se termine.
Car l'ennemi en déroute a fui.
C'est la retraite. La mitraille endiablée
Hache les fuyards éperdus dans le noir
De cette nuit par les hommes troublée
En s'entre-tuant dans le calme du soir.

REFRAIN

Écoutez nos petits canons
Pousser leur beau chant de victoire.
L'auréole est autour des fronts
De leurs servants baignés de gloire.
Au-dessus du champ de carnage,
Quand la fusillade fait rage,

Une voix souligne la chanson,
C'est celle de nos petits canons.

2e COUPLET

Leur chant de guerre annonce la victoire
De nos vaillants et superbes troupiers.
Les Turcs ont disparu dans la nuit noire,
Cinq cents des leurs sont restés prisonniers.
Pour enlever sur la côte asiatique
La forteresse turque de Koum-Kalé,
Marins et soldats de la République
Joyeusement au combat sont allés.

REFRAIN

Écoutez la voix du canon
Résonner là... Dans la montagne,
L'écho répète la chanson.
Au loin là-bas dans la campagne
Constantinople se réveille.
Enver a la puce à l'oreille
Et von Der Goltz perd la raison
Au chant de guerre de nos canons.

3e COUPLET

Le lendemain, le combat recommence.
La lutte est dure, les Turcs sont nombreux.
Mais le *Latouche* est venu en silence,
Et pan, voilà qu'il tire sur tous ces gueux.
Nos petits canons enveloppés de fumée
Parlent à tous ceux qu'entourent l'horizon,
A tous ces morts dont la plaine est semée,
Tristes victimes du chant de nos canons.

REFRAIN

Écoutez-la, cette chanson.
Sa musique peut sembler cruelle
Aux ennemis de la raison,
Tout comme aux Turcs des Dardanelles.
Mais à cette voix claironnante
La France soudainement enfante

Les héros des fiers bataillons
Qui font chanter les petits canons.

4e COUPLET

Tremble, tyran, oh ! sinistre vampire,
Qui tel un fauve est assoiffé de sang,
Tu n'auras pas le sol de cet empire,
Car nous tuerons les vautours allemands.
Si, aveuglés, les Turcs ont fait la guerre
Pour le roi de Prusse... Guillaume le maudit,
Le vieux Bosphore sera leur cimetière,
Tu leur auras préparé un bon lit.

REFRAIN

Entends l'acier de nos canons
Qui pénètre jusqu'aux entrailles
D'un corps en décomposition.
Par les Dardanelles qui bâillent,
La Turquie de douleur chancelle,
Atteinte d'une blessure mortelle.
Elle voudrait demander pardon
Et meurt du chant de nos canons.

LESPAGNOL.

Le bâtiment fut également caréné et, la coque une fois nettoyée, nous constatâmes avec plaisir que les obus ennemis n'y avaient laissé d'autres traces que deux renfoncements sans importance à l'extrême avant.

C'était un solide petit navire que le *Latouche-Tréville!...*

II

RETOUR A MOUDROS
LE DÉBARQUEMENT DES ALLIÉS
A SALONIQUE

Nous avions reçu l'ordre de rallier Moudros et le 21 septembre, à 5 heures du soir, nous quittions Toulon, heureux à la perspective de reprendre notre place dans la fraction active de l'escadre des Dardanelles.

La traversée fut belle, sans incident, et le 26, à 6 h. 30 du matin, nous mouillions sur rade de Moudros.

La situation sanitaire y était assez médiocre et la dysenterie notamment faisait des ravages sérieux. Elle avait frappé l'amiral Nicol qui avait dû rentrer en France et qui venait d'être remplacé par mon ancien chef sur la côte de Syrie : le vice-amiral Dartige du Fournet.

Ce dernier ne me laissa pas longtemps inactif, car je reçus l'ordre d'appareiller trois jours après mon arrivée pour me rendre à Salonique.

Mes instructions consistaient à préparer le débarquement des Alliés, en me concertant avec les

autorités grecques et notamment, après avoir déterminé le point le plus convenable pour le mouillage du filet destiné à protéger la rade contre les entreprises des sous-marins, à arrêter avec ces autorités les mesures les plus propres pour que ce filet ne gênât pas le trafic commercial.

Je devais en outre servir de poste télégraphique pour toutes les communications entre Salonique et Moudros.

Ma mission dura une semaine et fut des plus intéressantes.

Au moment de mon départ pour Salonique, les pourparlers se continuaient encore entre les Alliés et le gouvernement grec au sujet du débarquement des troupes ; aussi avais-je reçu ordre de mettre beaucoup de discrétion dans mes démarches et de les faire en costume civil.

Mais, comme je l'écrivais trois jours plus tard à l'amiral, « lorsqu'une mission militaire anglaise *en uniforme*, accompagnée de deux officiers français en uniforme, s'installe à terre à l'hôtel, loue des terrains, des maisons et fait les multiples démarches qui doivent nécessairement précéder l'arrivée des troupes, il devient difficile de parler de discrétion !... »

Je ne raconterai pas en détail les multiples démarches que je fus conduit à faire tant auprès du général Moschopoulos, commandant le corps d'armée grec, qu'auprès du colonel Messalas, chef de la défense et commandant les forts.

Le général Moschopoulos était un charmant homme, francophile mais très loyaliste, que j'ai retrouvé avec bien du plaisir à Corfou lorsque j'y fus envoyé comme commandant de la division de la mer Ionienne après l'armistice. Son rôle à l'époque dont je parle maintenant était difficile, car il y avait manifestement des résistances très fortes à notre action de la part du roi Constantin et les tiraillements qui se produisaient entre le roi et le président du Conseil, M. Venizelos, ne pouvaient manquer de se traduire par des ordres et des contre-ordres, qui gênaient fortement ma mission.

Le colonel Messalas, qui paraissait avoir ses communications particulières avec Athènes, était, en apparence au moins, plus favorable au débarquement rapide des Alliés, mais ses déclarations ne concordaient pas toujours avec celles du général Moschopoulos.

Notre consul général, qui m'accompagnait parfois dans mes démarches, était à cette époque un charmant homme dont la connaissance des Grecs et des habitudes de ce pays me fut souvent précieuse à consulter. C'était aussi un fonctionnaire des plus zélés, réglant d'une façon scrupuleuse sa conduite sur celle de notre ministre à Athènes. Nos communications télégraphiques, même officielles, entre Salonique et Athènes, ayant été coupées par le gouvernement grec dès mon arrivée, cela rendit malheureusement de ce fait sa collaboration moins effective.

Deux officiers fort intelligents et dont j'eus à Salonique une aide très utile furent aussi le colonel Braquet, notre attaché militaire à Athènes, et le colonel Bousquier, de l'ancienne mission militaire en Grèce.

Au début tout se passa assez bien et le 1er octobre, tout était prêt pour le mouillage des filets et l'arrivée des premiers transports. Je venais d'en prévenir l'amiral par T. S. F., lorsque je fus informé par notre consul général qu'un aide de camp du général Moschopoulos était venu lui faire une communication verbale pour lui dire qu'il empêcherait, fût-ce par la force, toute opération de débarquement. Quelques heures plus tard, le général me confirmait de vive voix cette communication, conforme aux ordres qu'il avait reçus de M. Venizelos.

Toutes les difficultés avaient disparu le lendemain, mais les transports de troupes et les mouilleurs de filets qui avaient été mis en route le 1er étaient rentrés à Moudros et l'amiral se refusait maintenant à les laisser partir avant d'avoir reçu du gouvernement français l'assurance qu'un nouveau contre-ordre ne se produirait pas. Cette attitude était pleinement justifiée par les dangers que les sous-marins faisaient courir à nos transports de troupes.

J'insistai cependant pour profiter des bonnes dispositions des autorités et pour hâter le débarquement, mais ce n'est que le 5 octobre à une heure

du matin que les premiers transports chargés de matériel mouillèrent sur rade.

Tout était prêt. Les filets avaient été mouillés et ils constituaient la première protection d'une rade dans laquelle les Alliés allaient pendant des mois envoyer sans relâche du personnel et du matériel pour aboutir cette fois au succès final. C'est en effet notre armée d'Orient qui allait trois ans plus tard remporter sur l'ennemi les premières victoires décisives et préparer ainsi la capitulation de l'armée allemande.

Le dernier épisode de mes pourparlers avait été la lettre officielle que m'adressait le 4 octobre au soir le colonel Messalas pour protester de la violation de la neutralité de la Grèce du du fait mouillage des filets contre les sous-marins.

J'y avais répondu en exposant que, dans la guerre moderne, ces filets faisaient partie intégrante du dispositif de débarquement des troupes auquel le gouvernement grec avait donné son adhésion et que la liberté laissée aux autorités du port d'assurer elles-mêmes le contrôle de la navigation au passage du filet montrait combien j'avais eu à cœur de respecter la neutralité de la Grèce.

Je ne sais pas trop, si cette question est discutée plus tard par les experts en droit international, quelle sera à leurs yeux la valeur de mon argument ! Elle ne fut pas trop mal jugée de

l'amiral qui écrivait quelques jours plus tard au ministre :

> ...Le *Latouche-Tréville* est à Salonique où je l'ai envoyé dès le 29 septembre et où son commandant a donné une fois de plus sa mesure, dans les pourparlers qui ont préparé l'envoi des troupes...

Il était temps que ma mission prît fin, car il me fallut m'aliter à mon tour. Pendant ces quelques jours, j'avais dû mener une existence fatigante, faisant le jour de nombreuses démarches et appareillant la nuit pour chercher dans le golfe de Salonique une position me permettant de communiquer mes T. S. F. à l'amiral avec nos médiocres appareils.

Cette situation s'améliora un peu les derniers jours lorsque le capitaine de vaisseau Larken, venu avec le *Doris* pour régler le mouillage des filets anglais, se chargea de mes messages, mais je ne pus empêcher néanmoins la petite crise de dysenterie qui m'avait frappé de faire des progrès.

Les bons soins de Plazy et du repos me remirent toutefois assez promptement et j'étais déjà sur pied lorsque, quelques jours plus tard, le général Sarrail, le nouveau commandant en chef de l'armée d'Orient, arriva sur rade de Salonique à bord de la *Provence*.

C'est par un de ses officiers d'ordonnance que j'appris, tout à fait fortuitement, que je venais d'être promu capitaine de vaisseau.

III

LE DÉPART

C'est le 25 octobre que je quittai le commandement du *Latouche-Tréville*. Le vice-amiral Moreau, nommé au commandement de l'escadre de Syrie, m'avait fait l'honneur de me demander d'être son chef d'état-major ; j'avais accepté et il me fallait partir sans attendre mon successeur.

J'avais le cœur serré ce jour-là, lorsque, à 8 heures du matin, après avoir salué le drapeau en commun, je dus faire mes adieux à tous ceux qui m'avaient si vaillamment secondé depuis seize mois et ma voix n'était pas toujours très assurée en prononçant les quelques mots que voici :

Équipage,

Je vous ai réunis pour vous faire mes adieux, mais ce sont aussi des souhaits que je veux vous adresser.

Vous avez connu des heures glorieuses dont chacun peut être fier. Et d'avoir été aux Dardanelles sur le *Latouche-Tréville* restera toujours un titre de gloire.

De tout mon cœur, je vous souhaite de revoir des moments pareils.

Mais rappelez-vous en toutes circonstances que « noblesse oblige » et que ceux qui ont l'honneur de fouler

du pied le pont de ce navire où a coulé le sang de nos camarades ont le devoir d'être les premiers à la peine et au danger.

Maintenant, je dois vous quitter et vous sentez bien que ce n'est pas sans tristesse. J'ai rencontré parmi vous trop de braves cœurs pour pouvoir m'en séparer sans regrets.

J'ai aussi vécu ici des heures trop belles pour qu'un peu de mon âme ne reste pas attachée à ce navire en en faisant quelque chose de vivant.

Aussi bien, soyez certains que, de près comme de loin, je ressentirai vos joies et vos peines et je compatirai à celles-ci comme je tressaillerai de plaisir aux premières.

Adieu, mes amis, et puissiez-vous vivre encore de belles heures pour la Marine et pour la France.

Vive la France !

Le lendemain soir, je quittais Salonique à bord de la *Jeanne-d'Arc* et, après avoir franchi la passe, je restai longtemps à contempler la silhouette du vieux petit croiseur qui montait la garde aux filets et sur lequel je laissais tant de mon passé. Mais la vie marche et, à cette époque moins que jamais, il ne pouvait être question de regarder en arrière. J'avais d'ailleurs la satisfaction de savoir que le *Latouche-Tréville* allait être en de bonnes mains, celles de mon ami le commandant Cazenave.

Sa première lettre, reçue à Port-Saïd, fut pour me donner des nouvelles, qu'il savait m'être précieuses, du navire auquel je restais lié par de si beaux souvenirs et cette lettre contenait des passages touchants :

...Savez-vous qu'on se sent humble quand on vient du *Waldeck-Rousseau* sur le *Latouche-Tréville?* Ici chacun

a un peu figure de héros et, hier, tandis que votre patron de baleinière, la poitrine parée de la croix de guerre, menait avec vigueur son armement, j'éprouvais quelque honte de mon indignité et j'avais envie de lui passer la barre.

FIN

Hôtel Kaiserhof,
Berlin, 26 juin 1920.

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE IV

AUX DARDANELLES ET DANS L'ARCHIPEL

CHAPITRE V

LES DERNIÈRES SEMAINES DU COMMANDEMENT

PARIS

TYPOGRAPHIE PLON-NOURRIT ET Cie

8, rue Garancière


BRIGHAM YOUNG UNIVERSITY
3 1197 21715 7129

